

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1985

Αρ. Φύλλου 1200/959

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1200/959 ΔΡΧ. 120

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1985

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

J U S T C A L L :

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S + P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

S E R V I C I N G

* S I N G A P O R E (REGIONAL HEAD OFFICE)

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS : 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H : 4816919
TLXS : 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES : "OLYMPISHIP"

* I N D I A

- BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS : 231239/231249/224092
A O H : 6420964/6300991
TLXS : (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES : "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA -
MORMUGAO - TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTTA - PARADEEP -
HALDIA

* M A L A Y S I A

- PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS : (03) 380777/380781/380796
TLXS : MA 39407 TRIA
CABLES : SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : KUANTAN - PENANG/BUTTERNORTH - PASIR GUDANG - KEMAMAN -
MALACCA - PORT DICKSON - JOHORE BARU

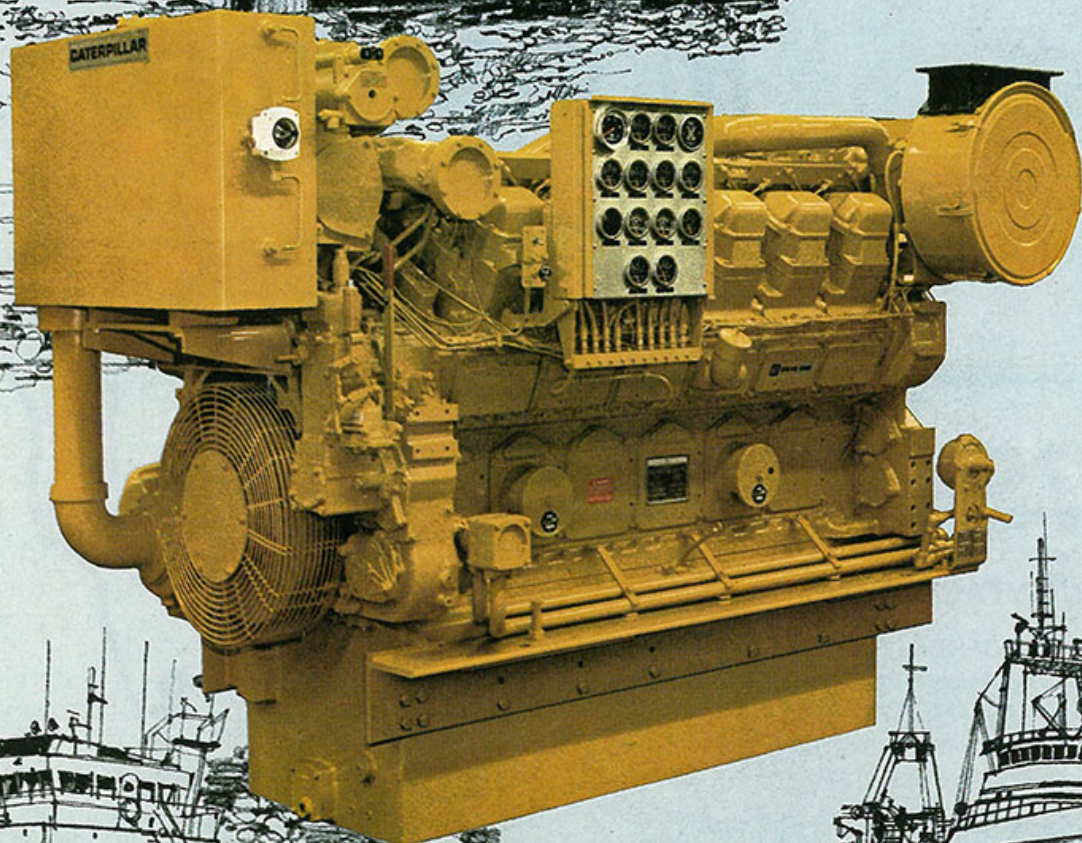
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 - 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 - 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 - 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOP - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.3336/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

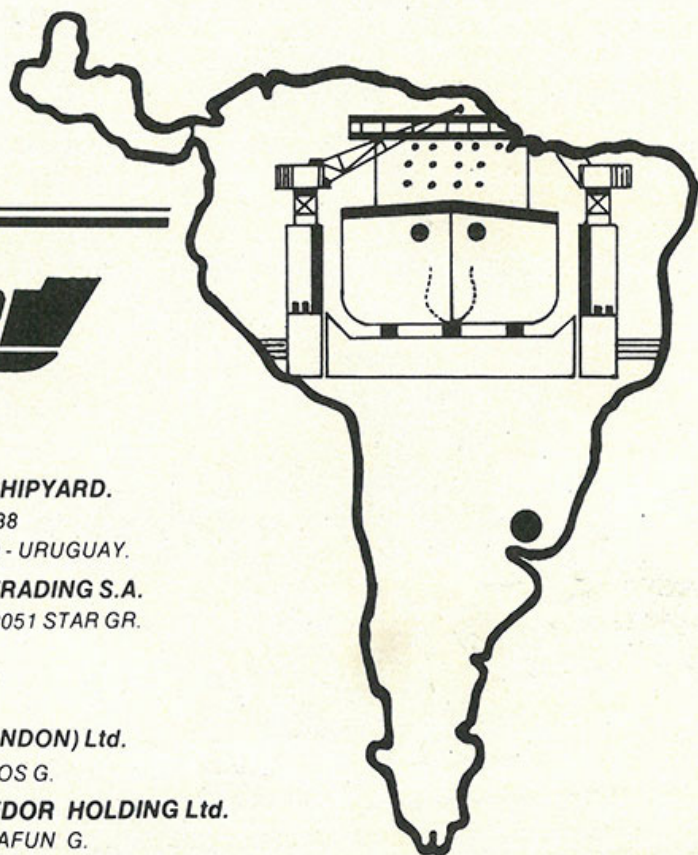
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A + P APPLIEDOR HOLDING Ltd.

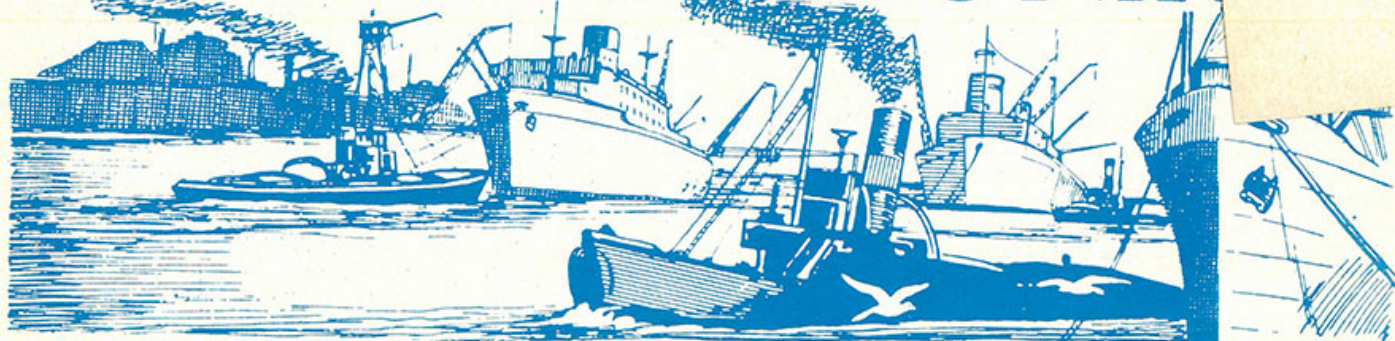
Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' — 1200/959

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Αποφασιστικά μέτρα άμέσως μετά τις εκλογές

Πολλά θέματα πρέπει να αντιμετωπισθούν άμεσα μετά τις εκλογές της Κυριακής με κύριο στόχο να ανακοπεί ή φυγή των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο που έχει προσλάβει τρομακτικές διαστάσεις και να αρχίσει ο επαναπατρισμός εκείνων που έφυγαν και διατηρήθηκαν υπό ελληνικό έλεγχο καθώς και εκείνων που έχουν προσκτηθεί στο μεταξύ από Έλληνες και κατέφυγαν σε άλλες λύσεις.

Κατά την αντίληψή μας, τό πλέον και-ριο θέμα που πρέπει να αντιμετωπισθεί με ιδιαίτερη σοβαρότητα είναι αυτό της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου ώστε να γίνει συναγωνιστικό υπό τις παρούσες συνθήκες για τις όποιες κανένας δεν είναι σε θέση να γνωρίζει πόσο θά κρατήσουν. Με λίγα λόγια πρέπει να εξασφαλίσουμε στο υπό ελληνική σημαία πλοίο τό ημερήσιο κόστος που επιτυγχάνουν τό ελληνόκτητα πλοία που καταφεύγουν γι' αυτό τό λόγο σε ξένες σημαίες, χωρίς όμως τις επάχθειες από τις όποιες υποφέρουν τά πλοία αυτά και που συνοψίζονται κυρίως στην έλλειψη συντηρήσεως. Με την εύκαιρία αναφέρουμε ότι σύμφωνα με πληροφορίες που έχουν τεθεί υπ' όψει μας, ή οικονομία των 300-400 δολαρίων ήμερησίως που προσφέρει ή ξένη σημαία είναι, στις περισσότερες περιπτώσεις, πρόσκαιρη γιατί δεν γίνεται στο πλοίο ή συντήρηση που χρειάζεται και όλα όσα αποταμιεύονται — αν μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε σήμερα τον όρο — με την καταφυγή στην ξέ-

νη σημαία δαπανώνται στις επισκευές που είναι απαραίτητο να διενεργούνται — και που είναι ευρύτερες και δαπανηρότερες — επειδή ακριβώς δεν υπάρχει ή επιβαλλόμενη συντήρηση.

Στό μεταξύ ανακοινώθηκε απόφαση του ύπουργού κ. Γ. Κασιφάρα σύμφωνα με την οποία στή σύνθεση των ποντοπόρων πλοίων άνω των 3.000 τον. γκρός προστίθεται ήλεκτρολόγος του όποιου ή ναυτολόγηση είναι υποχρεωτική μόνο για τά πλοία άνω των 10.000 τόννων γκρός και υπό την προϋπόθεση ότι προσφέρονται προσοντούχοι ήλεκτρολόγοι με τούς δρους της συλλογικής συμβάσεως. Στά πλοία 3.000 — 10.000 τον. γκρός ή πρόσληψη ήλεκτρολόγου είναι προαιρετική.

ΕΠΑΝΕΚΛΟΓΗ ΣΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Δέν αποτέλεσε έκπληξη ή επανεκλογή των ίδιων προσώπων στο προεδρείο του Κομμιττή γιατί ήταν κάτι που άναμενόταν. Καί ήταν εύλογο άφου ή διοίκηση του Κομμιττή — και ταυτόχρονα και οι υπηρεσίες του — εργάζονται τόσο συστηματικά και τόσο άποδοτικά, γεγονός που έχει επισημανθεί και από έφοπλιστές (άλλά και στελέχη γραφείων) του Πειραιώς που είναι μέλη της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας και λαμβάνουν συστηματικά τις τόσο ενημερωτικές έγκυκλίους του Κομμιττή για τά θέματα που άπασχολούν τον έφοπλισμό και τή ναυτιλιακή έπιχείρηση. Πρέπει να σημειώσουμε επίσης ότι ιδιαίτερη έντύπωση έκανε τό γεγονός της εκ των προτέρων — δη-

λαδή πρό της γενικής συνελεύσεως και των άρχαιρεσιών που έγιναν στις 23 Μαΐου — ένημερώσεως των μελών επί των πεπραγμένων της διοικήσεως του Κομμιττή κατά την προηγούμενη διετία. Η ένημέρωση αυτή ήταν ουσιαστική και άφορούσε όλο τό φάσμα των ένεργειών της διοικήσεως του Κομμιττή για όλα τά θέματα που την άπασχόλησαν και φρονούμε ότι ή τακτική αυτή πρέπει να ακολουθηθεί και από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, ή όποία όφείλει να ένημερώνει ευρύτερα τά μέλη της για τά θέματα που περιλαμβάνονται στον άπολογισμό της διοικήσεως.

Κατά τις άρχαιρεσίες της 23 Μαΐου εξέλεγαν: Ίωάν. Αδ. Χατζηπατέρας, πρόεδρος, Μιχ. Κ. Περατικός, και Κώστας Ι. Καρας, αντιπρόεδροι, και μέλη, κατά σειρά έκλογής, οι κ.κ. Έπαμ. Έμπειρικός, Ίωάν. Μ. Λύρας, Στ. Κουλουκουνητής, Ίωάν. Δ. Φαφαλιός, Γεώργ. Χαγιαλίδης, Σπ. Μ. Πολέμης, Δημ. Α. Νομικός, Γεώργ. Α. Λαιμός, Άντ. Κ. Λώς, Ίσ. Κ. Καραύσης, Ίωάν. Κ. Ι. Χατζηπατέρας, Νικ. Ι. Καίρης, Νικ. Ι. Χατζηπατέρας, Άλέξ. Ι. Ζαφειρόπουλος, Κων. Μ. Φραντζής, Νικ. Δ. Ίγγλέσης, Μάρκ. Η. Φράγκος, Ηλ. Κ. Καραμπαλής.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Με τή συμφωνία που επιτεύχθηκε για τό πληρώματα των μεσογειακών φορτηγών, ή όποία προβλέπει τις ίδιες ρυθμίσεις με τή σύμβαση των ποντοπόρων — αύξησή 17%, έπίδομα Κυριακών 22%, καθορισμός του ήμερομισθίου στο 1/28 κλπ. — όλοι οι Έλληνες ναυτικοί, άνεξάρτητα από την κατηγορία των πλοίων στα όποία εργάζονται, καλύπτονται ήδη από συλλογικές συμβάσεις και ή μόνη άπορία που υπάρχει είναι γιατί έπρεπε να άναμένουμε τό τέλος σχεδόν του Μαΐου για να τερματισθεί αυτή ή υπόθεση, ή όποια κατά την αντίληψή μας έπρεπε να είχε ρυθμισθεί πρίν ακόμη μπούμε στο 1985.

Στις 23 Μαΐου υπεγράφη και ή συλλογική σύμβαση των πλοιαρχών που υπηρετούν επί ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τον. d.w. με την όποια:

— Για τό χρονικό διάστημα 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 1985 έπέρχεται αύξησή

του μισθού της ληξάσης συλλογικής συμβάσεως κατά 17%, ήτοι ο μηνιαίος μισθός ορίζεται σε δρχ. 134.920.

— Το αντίτιμο τροφής καθορίζεται σε δραχμές 500.

— Το άναφερόμενο στη σύμβαση επίδομα και έξοδα καθορίζονται ως εξής:

*Έξοδα παραστάσεως δρχ. 7.840, έξοδα λιμένος 1.055, επίδομα διόπλου 8.735 και επίδομα περιπτ. Α δρ. 68 ΚΙΝΔ 41.310

Οι άλλες ρυθμίσεις της ληξάσης Συλλογικής Συμβάσεως παραμένουν ως έχουν.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ

Η απόφαση του ΥΕΝ για την εφαρμογή της θαλάσσιας προϋπηρεσίας στους μαθητές των ναυτικών σχολών, αποτελεί μία καινοτομία που μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρές τροποποιήσεις του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης.

Όπως είναι γνωστό, στις Δημόσιες Ναυτικές Σχολές εισάγονται σήμερα απόφοιτοι Λυκείου χωρίς ναυτική υπηρεσία, εφόσον πετύχουν στις εισαγωγικές εξετάσεις ή έχουν τους απαιτούμενους βαθμούς των πανελληνίων εξετάσεων. Το σύστημα αυτό επιτρέπει βεβαίως την εύρεση προσέλκυσης και την αναγκαία γεωγραφική κατανομή. Από άποψη όμως επαγγελματικού προσανατολισμού παρουσιάζει το μειονέκτημα ότι ο υποψήφιος αγνοεί εντελώς ή σε μεγάλο βαθμό το είδος, τη φύση και τις συνθήκες του επαγγέλματος που επέλεξε ή κατέφυγε. Αλλά ή θάλασσα δεν είναι σαν τις άλλες απασχολήσεις. Απαιτεί έθισμο που δεν είναι πάντα εύκολος και εμφανίζει συχνά άπωθητικές τάσεις αποφασιστικής σημασίας. Το αποτέλεσμα είναι να σημειώνεται σοβαρή διαρροή ο-

χι τόσο στις μαθητικές τάξεις των Ναυτικών Σχολών όσο κατά τον πρώτο καιρό της επαφής με τη θαλασσινή σταδιοδρομία. Τα μειονεκτήματα αυτά μπορεί να αποτρέψει ή γνώση του ναυτικού επαγγελματικού πεδίου με την απόκτηση πραγματικής υπηρεσίας σε πλοίο. Γιατί ο νέος που τελειώνει το Λύκειο και πριν μπει στη Σχολή υπηρέτησε ήδη σε πλοία για ένα διάστημα, υποτίθεται ότι θέλει και ξέρει να σταδιοδρομήσει στη θάλασσα. Προς αυτούς λοιπόν τους νέους απευθύνεται η πρωτοβουλία του ΥΕΝ και τους καλεί να εισαχθούν κατά προτεραιότητα, χωρίς εξετάσεις και χωρίς βαθμολογική σειρά, στις Ανώτερες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Είναι βέβαιο ότι στην πρώτη εφαρμογή δεν αναμένεται μεγάλη προσφορά. Αλλά με την πάροδο των ετών, το πείραμα θα δείξει αν πρόκειται για θεσμό αποτελεσματικό και εφαρμόσιμο.

ΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ

Εγκρίθηκε τελικά η δημιουργία Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Περιοχής (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.) στην περιοχή Πλατυγιάλι του Αστακού καθώς και τρεις — ως τη στιγμή — επενδύσεις για τη δημιουργία ισάριθμων διαλυτηρίων πλοίων παραγωγικής δυναμικότητας 250.000 τόννων σκράπ ετησίως. Στην ίδια ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. προβλέπεται η δημιουργία ενός ακόμη διαλυτηρίου, ενός χαλυβουργείου για την επί τόπου επεξεργασία του σκράπ και τέλος χώρος για επισκευαστικές δραστηριότητες, και εκείνο που μπορεί να υπογραμμιστεί αυτή τη στιγμή είναι ότι το ξεκίνημα που έγινε με καθυστέρηση τριών έως τεσσάρων ετών δεν πρέπει να άνακοπει.

Πρέπει ακόμη να υπογραμμισθεί ότι η όλο-

κλήρωση της προσπάθειας αυτής οφείλεται αποκλειστικά στη θέληση των αρμόδιων υπηρεσιών της ΕΤΒΑ και στο γεγονός ότι είχαν υποβληθεί συγκεκριμένες και ολοκληρωμένες μελέτες από την πλευρά των επενδυτών. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, αντίθετα με τα όσα κατά καιρούς ακούγονται, στην περίπτωση αυτή δεν υπήρξε καμία παρέμβαση από καμία πλευρά και μία παρέα «αεριτζήδων» που θέλησε να προσφέρει τις «καλές υπηρεσίες» της δεν ξανάδωσε σημαία ζωής όταν πήρε την απάντηση που έπρεπε από έναν επενδυτή — επιμένονομολογικά στο σημείο αυτό για να είναι ανάλογη και η στάση άλλων επενδυτών όταν και όπου εμφανίζονται «αεριτζήδες» που θέλουν να προσφέρουν τις «καλές τους υπηρεσίες».

ΟΧΙ ΣΑΝ ΤΡΟΧΟΝΟΜΟΙ

Μερικές φορές όρισμένοι προξενικοί λιμενάρχες ενεργούν σαν τους τροχονόμους που όπωσδήποτε πρέπει να βρουν κάποια έλλειψη στο δχημα που ελέγχουν για να επιβάλουν πρόστιμο. Δεν είμαστε εναντίον των ελέγχων, διαφωνούμε όμως ριζικά με την προαναφερθείσα αντίληψη από την οποία διακατέχονται μερικοί — ελάχιστοι ευτυχώς — και δεν θα διστάσουμε να τους κατονομάσουμε εάν συνεχίσουν να δείχνουν έχθρική συμπεριφορά προς το πλοίο, το οποίο έχουν υποχρέωση μόνο να υπηρετούν και να εξυπηρετούν.

Μας καταγγέλλεται ότι ένας προξενικός λιμενάρχης αξιώνει οι λιπαντές που υπηρετούν στα πλοία να είναι εφοδιασμένοι με τό ανάλογο πτυχίο και αυτό τη στιγμή που το ΓΕΝΕ επιβάλλει τη ναυτολόγηση λιπαντών που έχουν την ανάλογη υπηρεσία με την ο-



world wide bunkering
is our business

GULF OIL

SHIPPING AND TRADING LTD

TEL. 4515715-4521509 TELEX 241629 GULF GR

Contact us now

ποία χαρακτηρίζονται προσοντούχοι χωρίς να έχουν αποκτήσει — με δική τους ευθύνη ή ολιγωρία, δεν έχει σημασία, τό οικείο πτυχίο. Καί ένας άλλος έχει την άξιαση οι πλοίαρχοι πλοίων που καταπλέουν σε γειτονικά λιμάνια να αφήνουν τα πλοία τους και να τόν επισκέπτονται στο λιμάνι όπου βρίσκεται ή έδρα του ξεχνώντας ότι ή κυριότερη ευθύνη του πλοίαρχου είναι να μεριμνά για τή διεκπεραίωση κυρίως των εργασιών που σχετίζονται με τήν ταχεία φορτοεκφόρτωση του πλοίου.

Χρειάζεται κάποια εγκύκλιος ανάλογη με εκείνη που άφορα τις έκτακτες επιθεωρήσεις των πλοίων ώστε όσα επιτάσσονται για τό θέμα αυτό να ισχύουν για όλες τις περιπτώσεις — τό πλοίο, έπαναλαμβάνουμε, όφείλουν όλοι να τό υπηρετούν και να τό έξυπηρετούν και όχι να τό δυναστεύουν με τά καπρίτσια τους.

ΟΡΘΗ ΥΠΟΜΝΗΣΗ

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας με νεώτερο έγγραφο του ύπενθυμίζει τις προϋποθέσεις υπό τις όποιες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νιγηριανών άρχων, πρέπει να γίνεται ή πετρέλειαση και ή παραλαβή φορτίου πετρελαίου στα λιμάνια της Νιγηρίας.

Η ύπενθύμιση αυτή γίνεται, ύπογραμμίζεται στο έγγραφο, με άφορμή τό περιστατικό της μακροχρόνιας κρατήσεως έλληνικού πλοίου και του πληρώματός του στη Νιγηρία (πρόκειται για τό δεξαμενόπλοιο «Τασία» που διαχειρίζεται στον Πειραιά ή εταιρία «Ατλάντικ Μαριτάιμ») με τό αίτιολογικό — σύμφωνα με τις νιγηριανές άρχές — της άπόπειρας λαθραίας εξαγωγής πετρελαίου. Καί τονίζεται ιδιαίτερα ότι για τήν παραλαβή φορτίου πετρελαίου από τή Νιγηρία απαιτείται άδεια των τελωνειακών άρχων της χώρας.

Είναι αυτόνóητο ότι οι προϋποθέσεις που έχουν θέσει οι τοπικές άρχές για τήν πετρέλειαση όσο και για τήν παραλαβή φορτίου πετρελαίου από τή Νιγηρία πρέπει να τηρούνται με θρησκευτική ευλάβεια για να μην έπαναληφθεί περιπέτεια σαν αυτή του δεξαμενόπλοιο «Τασία», τό πλήρωμα του όποίου, καθώς και μέλη έπισκευαστικού συνεργείου που βρίσκονταν στο σκάφος όταν άπαγορεύθηκε ό απόπλους, άποβιβάσθηκε τις τελευταίες ήμέρες από τό πλοίο και παρέμενε σε ξενοδοχείο έν όψει έκδόσεως του πορίσματος της άνακρίσεως που είχαν διενεργήσει οι Νιγηριανοί.

ΑΝΕΞΗΓΗΤΑ

Μας κατηγγέλλει ότι Γ' Μηχανικός που είχε ναυτολογηθεί σε διερχόμενο από έλληνικό λιμάνι πλοίο και είχε επιβιβάσθει ήδη στο

σκάφος ζήτησε και άποβιβάσθηκε λίγο πριν τήν άναχώρηση του πλοίου χωρίς να έξηγησει σε όιονόποτε τούς λόγους που τόν ώθησαν στην άπόφασή του αυτή. Σημειώνουμε τήν περίπτωση γιατί μας προέξινε ιδιαίτερα έντύπωση ή εύκολία με τήν όποια έπαγγελματίας ναυτικός άποποιήθηκε — και με ποιόν τρόπο μάλιστα — τήν εργασία σε πλοίο ναυτιλιακής εταιρίας που έπιδεικνύει ιδιαίτερη εύαισθησία στα θέματα της ποιότητας των πλοίων τά όποια διαχειρίζεται.

Ο ΠΙΘΟΣ ΤΩΝ ΔΑΝΑΪΔΩΝ

Μολονότι είναι βέβαιο ότι ή κρίση που μας τίζει τήν παγκόσμια ναυτιλία έχει τις ρίζες της στην ύπερπροσφορά του διαθέσιμου τοννάζ, ή ναυπηγική παραγωγή που τροφοδοτεί αυτή τήν ύπερπροσφορά εξακολουθεί να ένισχύεται και να έπιχρηγείται, λιγότερο ή περισσότερο, από τις διάφορες Κυβερνήσεις. Είναι φανερό όμως ότι πίσω από τήν πολιτική των καταστροφικών αυτόν έπιχορηγήσεων ύπάρχουν σοβαροί κατά περίπτωση λόγοι. Πράγματι όρισμένες χώρες (κυρίως οι εύρωπαϊκές) προσπαθούν μ' αυτό τόν τρόπο να περιορίσουν τήν άνεργία που πλήττει τις ναυπηγικές περιοχές τους, άλλες χώρες πάλι (κυρίως οι ανατολικές, ή Βραζιλία και ή Κίνα) άναζητούν με κάθε μέσο ισχυρό συνάλλαγμα και άλλες τέλος (όπως ή Ν. Κορέα) χρησιμοποιούν τή ναυπηγοβιομηχανία τους σαν άφετηρία για τήν γενικότερη βιομηχανική τους άνάπτυξη. Τό κοινό όμως άποτέλεσμα είναι ότι καθημερινά προστίθενται νέα πλοία στο ήδη ύπερκορεσμένο παγκόσμιο στόλο.

Πρόκειται, όπως χαρακτηριστικά σημειώνει ένας Γάλλος σχολιαστής, για ένα «φαύλο κύκλο» από τόν όποιο ή έξοδος είναι δυνατό μόνο αν έμποδίσουμε τά νεοαναυπήγητα πλοία να έπιβαρύνουν τήν κατάσταση των ύπαρχόντων, φράσσοντας αυτόν τόν άπύθμενο πυθμένα του ναυπηγικού πύθου των Δαναΐδων. Πώς όμως; Άποφασίζοντας ότι δεν θά έπιτρέπεται νέα παραγγελία αν ό παραγγελεύς δεν προσκομίζει πιστοποιητικό διαλύσεως μεγαλύτερου τοννάζ. Καί για να γίνει αυτό θά πρέπει οι Κυβερνήσεις αντί να έπιχορηγούν τις ναυπηγήσεις να έπιχορηγούν, έμμεσα ή άμεσα, τις διαλύσεις των πλοίων. Άφου πεισθούν φυσικά ότι αν συνεχίσουν τό σημερινό σύστημα θά οδηγήσουν σε πτώχευση όχι μόνο τόν έφοπλισμό τους αλλά και τά ναυπηγεία τους.

Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΑ

Τό Υπουργείο έκανε τό πρώτο βήμα στη πρόθεσή του για τήν τροποποίηση του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρχικά και του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Ο πλοίαρχος του φορτηγού «Κωστής» κ. Θεόδ. Κελαϊδίτης, παραπεμφθείς εις τό Πταιματοδικείο του Λίβερπουλ επί παραβάσει των περί στοιβασίας του εις χύμα μεταφερομένου σίτου Άγγλικών Κανονισμών, κατεδικάσθη εις πρόστιμον 100 λιρών και εις τά έξ 25 λιρών έξοδα της δίκης.

— Τό άγγλικόν ύπερωκεάνιον Scythia κατευθυνόμενον εκ Νέας Υόρκης εις Λίβερπουλ παρέλαβε τήν 17 Μαΐου εκ του έλληνικού φορτηγού «Ιωάννης Π. Γουλανδρής» τόν πλοίαρχον αυτού κ. Κωνστ. Χρηστίδη, όστις ήσθένει σοβαρώς και είχε ανάγκην άμέσου Ιατρικής βοήθειας και νοσοκομειακής περιθάλψεως.

— 'Ο πλοίαρχος του φορτηγού «Νήριτος» δι' έγγραφου του προς τήν Διεύθυνσιν του Ε.Ν. ανέφερεν ότι κατά τό τελευταίον ταξίδιον του σκάφους εις τήν Βορ. Αμερικήν έδραπέυευσαν εις τήν Βοστώνην έννέα άνδρες του πληρώματος.

— Τό ύπό ρουμανικήν σημαίαν φορτηγόν «Sf. Nicolae», 2.728 τον. γκρός, 4580 τον. φορτίου και ναυπηγήσεως 1908, έξέτεθη τήν 24 Μαΐου προς πώλησιν διά δημοπρασίαν εις Ρότερνταμ, ήγοράσθη δέ παρά του κ. Τεριάζου αντί 4.300 λιρών.

— Ναυλώσεις έλληνικών πλοίων: «Όρος Πήλιον» εκ Σάν Λορέντζο 7.000 τον. δι' ώρισμένους λιμένας Άγγλιας — Ρότερνταμ 16/-, άν Άμβέρσαν 15/6, Ιουνίου 1-20.

«Άγιος Γεώργιος» εκ Νιοϋπορτ 6.000 τον. δι' Άλεξάνδρειαν 8/3 κανσέλο 3 Ιουνίου.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 107/1.6.1935)

συνεχεία, που είχε εξαγγείλει ό Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας. Ήδη με έγγραφο που ύπογράφει ό άρχηγός του Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος κ. Παντ. Πρωτονοτάριος ζητείται από τό Ναυτικό Έπιμελητήριο, τις έφοπλιστικές ένώσεις και τή Ναυτική Όμοσπονδία να ύποβάλουν τις άπόψεις τους για τήν τροποποίηση του ΚΑΝΑ, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται, έχουν περάσει δώδεκα χρόνια από τότε που τέθηκε σε ισχύ και ήδη πρέπει να ύπάρχουν αντιλήψεις ως προς τά αναθεωρητέα άρθρα.

Μιλώντας κατά τήν άναγγελία των προθέσεων του ό κ. Κασιφάρας είχε πει ότι για τό θέμα αυτό ύπήρχαν δύο αντιλήψεις: Τροποποίηση, δηλαδή, όρισμένων άρθρων ή εκ βάθρων άναθεώρηση των δύο Κωδίκων και ότι ό ίδιος είχε ταχθεί υπέρ της δεύτερης. Άλλά ό κ. Κασιφάρας είχε σπεύσει να προσθέσει ότι πρόκειται για μακρόχρονο έργο για τό όποιο θά χρειασθεί συστηματική εργασία



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ Συμφέρουν οι διελεύσεις

Επανερχόμαστε σ' αυτό τό καιρίο, κατά την αντίληψή μας, θέμα γιατί οι διελεύσεις πλοίων από τα ελληνικά λιμάνια — έφ' όσον προσφέρονται — έχουν αποδειχθεί όχι απλώς συμφέρουσες αλλά ένα από τα κύρια μέτρα περιστολής των γενικών εξόδων πού μαζί με την εξασφάλιση ενός καλού ναύλου αποτελέσει την κύρια μέριμνα όλων των γραφείων. Καί επανερχόμαστε γιά νά τονίσουμε ότι όπως είναι — ή πρέπει νά είναι ήδη — γνωστό στην Ακτή Μιαούλη, τά διερχόμενα πλοία εκτός από την ωφέλεια πού έχουν από τόν άνεφοδιασμό μέ τρόφιμα και άλλα εφόδια και την αντικατάσταση πληρωμάτων έχουν τή δυνατότητα νά εξασφαλίσουν τό φθηνότερο μώνυμο σέ όλη τή Μεσόγειο. Η δυνατότητα αυτή προσφέρεται στους Καλούς Λιμένες τής Κρήτης όπου ή εταιρία ΣΕΚΑ εξασφαλίζει πραγματικά τίς καλύτερες τιμές στή Μεσόγειο και γι' αυτό υπάρχει εκεί μεγάλη κίνηση από διερχόμενα πλοία.

Είναι άναμφισβήτητο ότι στόν τομέα τής

έξυπηρετήσεως τών πλοίων πού διέρχονται μέ καθεστώς τράνζιτ — γιά νά άνεφοδιαστούν και νά αλλάξουν πληρώματα — πρέπει νά γίνουν ακόμη πολλά, όχι βεβαίως από τό ύπουργείο Ναυτιλίας τό όποιο έκανε όσα έπρεπε, αλλά από άλλα ύπουργεία και κυρίως από τό ύπουργείο Έμπορίου και Οικονομικών αλλά ακόμη και από τό ύπουργείο Δημοσίας Τάξεως, όσο κι άν αυτό φαντάζει παράξενο εκ πρώτης όψεως. Τά ύπουργεία αυτά, κατά τίς εκτιμήσεις του ύποσημειωμένου, δέν έχουν αντίληφθει ακόμη πόσο ωφέλιμη είναι γιά τόν τόπο ή διέλευση ελληνικών αλλά και ξένων πλοίων από Έλληνικά λιμάνια γιά άνεφοδιασμό και αντικατάστασεις πληρωμάτων αλλά και τί έχει χάσει ή χώρα από τήν έμμونه τους σέ απόψεις πού είναι σήμερα ξεπερασμένες — γιά τό ζήτημα όμως αυτό θά μιλήσουμε μετά τίς εκλογές.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

μέ τή συμμετοχή τών οικείων καθηγητών τών Νομικών Σχολών τής χώρας και άλλων ειδικών.

Η ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Οι νορβηγικές έφοπλιστικές εταιρίες δέν μπορούν αυτόματα νά θέσουν ένα πλοίο τους υπό ξένη σημαία. Χρειάζεται ειδική άδεια, πού τήν χορηγεί τό Έπουργείο Έμπορίου και Ναυτιλίας επί τή βάσει όρισμένων κριτηρίων. Τά κριτήρια αυτά πού παλαιότερα ήταν πολλά και άυστηρότατα, ή σημερινή Κυβέρνηση μέ τήν τάση τής έλευθεροποίησης, τά περιώρισε στό ελάχιστο, αξιώνοντας γενικά νά είναι σέ θέση ό αιτών έφοπλιστής νά προσαρμολογήσει στή ναυτιλιακή πραγματικότητα. Τό αποτέλεσμα είναι ότι κατά κανόνα όλες σχεδόν οι αιτούμενες άδειες χορηγούνται, έτσι πού ή αλλαγή σημαίας νά θεωρείται σχεδόν έλεύθερη. Απόδειξη αύ-

τού είναι ότι από τίς 24 άδειες πού έγκρίθηκαν τό 1975, έφθασαν τό 1983 στίς 128, ή σέ δύναμη του υπό έθνική σημαία στόλου περιορίσθηκε από τά 42 έκατ. τόνων του 1975 στά 29.2 έκατ. τόνων τό 1983.

Η πολιτική αυτή δέν έχει τήν έπιδοκιμασία του νορβηγικού κοινοβουλίου και άποτελεί θέμα όξύτατης πολιτικής διαφωνίας. Παρ' όλα αυτά ή Κυβέρνηση φαίνεται άποφασισμένη νά προωθήσει ακόμη περισσότερο τήν έλευθερία αλλαγής σημαίας άφενός μέν επιτρέποντας τήν έλεύθερη ύψωση σημαίας τών χωρών του ΟΟΣΑ και άφετέρου άντιστρέφοντας τό σύστημα τών κριτηρίων χορηγήσεως άδειών σέ σύστημα περιορισμένων ειδικών περιπτώσεων άπαγορεύσεως χορηγήσεως τής άδειας.

Μένει τώρα νά δούμε άν ή Κυβέρνηση θά πιέσει τό Κοινοβούλιο ότι ή πολιτική αυτή οδηγεί σέ τελευταία άνάλυση και υπό μία πλατύτερη έννοια, στην έξυπνότητα του κα-

λώς έννοούμενου συμφέροντος τής νορβηγικής βιομηχανίας τών θαλασσίων μεταφορών.

ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Στή Μεγ. Βρετανία διαπίστωσαν στατιστικά ότι τά μισά από τά δέματα πού άπορρίπτονται στή θάλασσα και περισυλλέγονται ύστερα στίς άκτές, περιέχουν επικίνδυνες ουσίες. Σημειώτεον ότι τά διά θαλάσσης μεταφερόμενα επικίνδυνα είδη δέν άντιπροσωπεύουν παρά μόνο ένα 5-10% τών φορτίων. Έχουν όμως τό μειονέκτημα ότι πολύ συχνά φορτώνονται στό κατάστρωμα γιά νά μπορούν, σέ περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλου κινδύνου, νά πεταχτούν εύκολα στή θάλασσα, γιά τήν ασφάλεια του πλοίου και τών επιβαινόντων. Έξάλλου πολλές φορές τέτοια κιβώτια, κακώς στοιβαγμένα και πλημμελώς δεμένα, πέφτουν στή θάλασσα μόνα τους σέ περιπτώσεις μεγάλης κακοκαιρίας.

Όταν περατωθεί ή έρευνα και μελέτη πού διεξάγεται γιά τό θέμα αυτό στή Μεγ. Βρετανία, θά ύποβληθεί σχετική έκθεση στό IMO μέ σκοπό τή λήψη άποτελεσματικότερων μέτρων γιά τή σήμανση, τή συσκευασία και τήν πρόσδεση τών επικινδύνων φορτίων στά πλοία καθώς και γιά τήν πληρέστερη πληροφόρηση τών Άρχων γιά τά άπορριπτόμενα ή χανόμενα έμπορεύματα.

Πρέπει νά ληφθεί ότι τά προβλήματα αυτά αντιμετώπιζει βασικά ή διεθνής σύμβαση γιά τήν άποφυγή τής ρυπάνσεως τής θάλασσας, ή γνωστή MARPOL αλλά τό ειδικό παράρτημα της δέν έχει ακόμη επικυρωθεί από τίς διάφορες χώρες. Τό παράρτημα αυτό αναφέρεται στά χημικά προϊόντα τά όποια, έν όψει τής αναπτύξεως τής βιομηχανικής τεχνολογίας, έχουν δημιουργήσει σημαντική αύξηση τής μεταφοράς επικινδύνων ύλών.

ΕΟΚ ΚΑΙ ΜΑΓΧΗ

Ειδική άπόφαση πήρε το Εύρωπαϊκό κοινοβούλιο γιά τό θέμα τής έγκαταστάσεως μόνιμης συνδέσεως στό στενό τής Μάγχης.

Η άπόφαση έλαβε ύπόψη τίς ακόλουθες προϋποθέσεις: α) τίς ανακοινώσεις τών κυ-



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

βερνήσεων Μ. Βρεταννίας και Γαλλίας που καλούν τους εμπνευστές του έργου να παρουσιάσουν επίσημα τις προτάσεις τους για τη μόνιμη σύνδεση της Μάγχης, β) τη σημασία του έργου για την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και των προσώπων στην Κοινότητα, γ) την επίδραση που θα έχει η σύνδεση στη μείωση του βιομηχανικού κόστους, στη δημιουργία θέσεων απασχολήσεως και στην αύξηση των συναλλαγών της Κοινότητας, δ) τη σημασία του έργου για τη δημιουργία Κοινοτικής μεταφορικής υποδομής και Ικανοποιητικού οδικού και αεροδρομικού δικτύου μεταφορών, ε) τη συμβολή της συνδέσεως στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής ενότητας και στ) τις υποχρεώσεις που έχει από το 1981 αναλάβει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την πρόβλεψη Κοινοτικής βοήθειας του έργου αυτού.

Υστερα από αυτά, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

Καλεί τις Κυβερνήσεις Μ. Βρεταννίας και Γαλλίας να καταβάλουν κάθε προσπάθεια ώστε η απόφαση της κατασκευής του έργου της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης να ληφθεί το δυνατό συντομότερο.

Καλεί τις δύο Κυβερνήσεις να αντιμετωπίσουν τη συμφωνία παροχής Κοινοτικής ενίσχυσης του σχεδίου κατασκευής του έργου στο αρχικό του στάδιο και

Επιφορτίζει τον Πρόεδρο του Κοινοβουλίου να διαβιβάσει την παρούσα απόφαση στις Κυβερνήσεις των χωρών - μελών της ΕΟΚ στα εθνικά κοινοβούλια, στην Επιτροπή και το Συμβούλιο της ΕΟΚ.

ΟΙ ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ

Αρχισαν στις 26 Μαΐου και θα συνεχισθούν ως τις 15 Σεπτεμβρίου οι ημερήσιες εκδρομές με πούλμαν που καθιέρωσε από έφετος η Έστια Ναυτικών. Στις εκδρομές αυτές που γίνονται κάθε Κυριακή δικαιούνται να μετράσουν εν ένεργεια και συνταξιούχοι ναυτικοί και τα προστατευόμενα μέλη των οικογενειών τους που περιλαμβάνονται στο βιβλιόριο άσθενειας και οι έγγραφες γίνονται κάθε εργάσιμη ημέρα από τις 09 - 14:00 στα γραφεία της Έστιας, στην οδό Φιλωνος 97-99, όπου χορηγούνται και τα δελτία προτεραιότητας.

Από την εμπειρία της πρώτης εκδρομής, για την οποία είχαν ναυλωθεί από την Έστια 12 πούλμαν, προκύπτει ότι ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών — τό 30% περίπου — από εκείνους που είχαν εγγραφεί για την πρώτη εκδρομή τελικά δεν προήλθαν και το γεγονός αυτό σημαίνει μία άσκοπη επιβάρυνση της Έστιας, τα χρήματα της οποίας προέρχονται από τις εισφορές των ναυτικών που είναι αυτονόητο ότι πρέπει να προστατεύουν οι ίδιοι τα συμφέροντά της. Έτσι σε περίπτωση που κάποιοι δεν μπορεί να μετασχεύουν για οποιοδήποτε λόγο σε εκδρομή στην οποία έχει δηλώσει συμμετοχή, όφειλε να ενημερώνει εγκαίρως την Έστια Ναυτικών ώστε να αποφεύγεται η ναύλωση πούλμαν που τελικά δεν χρησιμοποιούνται παρά το γεγονός ότι ο ναύλος καταβάλλεται σε κάθε περίπτωση.

ΔΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Μία πρόσφατη απόφαση του Έφετείου της Νέας Υόρκης ενδέχεται να δημιουργήσει νέα νομολογία σε σχέση με τους κανόνες περί άβαριών στις θαλάσσιες μεταφορές

των έμποροκιβωτίων (κοντέινερς).

Η απόφαση αυτή απεφάνθη υπέρ του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέως σε 500 δολάρια κατά κοντέινερ, εφόσον ο αριθμός των δεμάτων που περιέχει το κοντέινερ δεν αναγράφεται καθαρά στη φορτωτική ή εφόσον δεν υπάρχει ειδική συμφωνία μεταξύ έφοπιστου και φορτωτού για την αξία του κοντέινερ.

Πρόκειται για μία αυστηρή έρμηνεία του αμερικανικού ναυτικού νόμου του 1982, ο οποίος δέχεται για πρώτη φορά ότι το «κοντέινερ» μπορεί να θεωρηθεί ως «δέμα» (package). Καί δεδομένου ότι ο νόμος περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέως σε 500 δολάρια κατά «δέμα», έπεται ότι ο έφοπιστής που μεταφέρει κοντέινερ από η προς τις Η.Π.Α. νομιμοποιείται σε περίπτωση απώλειας ή άβαρίας να περιορίσει την ευθύνη του σε 500 δολάρια κατά «κοντέινερ».

Όπως είναι γνωστό η έννοια του «δέματος» ήταν πάντα αμφιλεγόμενη. Έρχεται λοιπόν τώρα η αμερικανική έφετεϊακή απόφαση και νομολογεί ότι όταν η φορτωτική δεν καθορίζει έπακριβώς τον αριθμό των δεμάτων που περιέχει το κοντέινερ, ο μόνος βέβαιος αριθμός τον οποίο γνωρίζουν τα δύο μέρη είναι ο αριθμός των μεταφορομένων κοντέινερς και εφόσον ο μεταφορέας άγνοεί το περιεχόμενο του κοντέινερ δεν είναι δυνατό να το αποδοθεί ευθύνη για κίνδυνο που δεν γνωρίζει.

Στό έξης λοιπόν θα πρέπει οι φορτωταί κοντέινερς να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στη διατύπωση των φορτωτικών ώστε να μη κινδυνεύουν να βρεθούν αντιμετώπι με τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέως.

Η ΧΕΙΡΟΤΕΡΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Υπέκυψε πρόσφατα, έπειτα από πολύμηνη μάχη με την άνιατη άσθένεια, ο Μεσσηνιος δημοσιογράφος Σπύρος Ξιάρχος, εκδότης της έβδομαδιαίας έφημερίδας «Μάχη» της Καλαμάτας και ο θάνατός του μνημονεύεται από τις στήλες αυτές γιατί ο έκλιπών, παρά το γεγονός ότι δεν είχε ιδιαίτερους δεσμούς με τη Ναυτιλία, είχε αγωνισθεί για τη δημιουργία μίας σειράς ναυτιλιακών επενδύσεων στη Μεσσηνία. Καί άπαντώντας στις αντιδράσεις τοπικών παραγόντων που με το έπιχείρημα της προστασίας της περιοχής από τη ρύπανση είχαν ματαιώσει τις επενδύσεις αυτές είχε γράψει στην έφημερίδα του ότι η χειρότερη ρύπανση για το ανθρώπινο γένος είναι η άνεργία στην οποία καταδικάζονται το εργατικό δυναμικό της περιοχής από την έλλειψη παραγωγικών απασχολήσεων — τη ρήση αυτή του Σπύρου Ξιάρχου, τον οποίο σημειωτέον δεν γνωρίζαμε προσωπικά, είχαν αναφέρει πέρυσι σε σχετικό σχόλιο τους τα «Ναυτικά Χρονικά».

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Είναι πασίγνωστη βέβαια η καραβέλα Σάντα Μαρία με την οποία ο Χριστόφορος Κολόμβος στις 12 Οκτωβρίου του 1492 πάτησε το πόδι του στο Σάν Σαλβαδόρ ανακαλύπτοντας μία όλόκληρη ήπειρο. Γνωστό επίσης είναι και το γαλεόνι Mayflower που το 1620 έφερε τους πρώτους Άγγλους πούριτανούς, τους περίφημους Pilgrim fathers, να άποικίσουν τη Νέα Άγγλία. Είναι όμως λιγότερο γνωστό ότι δεκατρία χρόνια πλοία έφθασαν πρώτα στην Άμερική με 150 βρεταννούς κτηματίες και έμπορους από το Νόρφολκ και το Σάφοκ για να άποικήσουν τη Βιρτζίνια. Όπως είναι φανερό οι 150 αυτοί άποικοι ήταν πάρα πολύ λίγοι σε σύγκριση με τα τεράστια έδάφη που τους παραχωρήθηκαν. Οι έρυθρόδερμοι της περιοχής χωρίς να φανούν έχθρικοί δεν φάνηκαν πρόθυμοι να καλλιεργήσουν τη γη.

Κι έτσι οι άποικοι αναγκάστηκαν να πάρουν την κοσμοϊστορική απόφαση να φέρουν μαύρους δούλους από την Άφρική, που το πρώτο τους φορτίο ξεφορτώθηκε στην Άμερική το 1619.

Όλα αυτά μάς τα θύμισε η είδηση πως ένα άκριβές αντίγραφο του ενός από τα τρία αυτά πλοία, του Godspeed, μήκους 68 ποδών μήκους, κατασκευάστηκε στο Jamestown μεταξύ 1982-84 με δαπάνη ενός άπογόνου των πρώτων εκείνων άποίκων και μεταφέρθηκε στο Άγγλικό λιμάνι Felixtowe με ένα πλοίο κοντέινερ. Από κει, άφου συμπληρώσει τον έξοπλισμό του και τα δοκιμαστικά του ταξίδια, θα ξεκινήσει ένα πρωί, με πλήρωμα 12 άνδρων, για να επαναλάβει το θρυλικό ταξίδι Felixtowe - Jamestown που πριν 378 χρόνια είχε κάνει ο ένδοξος αλλά ξεχασμένος πρόγονός του.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Διευκρινίζεται, σύμφωνα με έπιθυμία του άρθρογράφου, ότι το κείμενο του άρθρου του κ. Γεωργίου Μαρκογιάννη, με θέμα τό ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ, τό όποιο δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» της 1ης Μαΐου εκφράζει μόνο προσωπικές άπόψεις του γράφοντος.

ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΤΟΥ LONDON SCHOOL OF FOREIGN TRADE
(BUSINESS IN SHIPPING) ΜΕ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ
ΣΕ CHARTERING DEPARTMENT

ΖΗΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΛΕΦ.: 6599370 — 6593915

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Οι 'Ηνωμένες Πολιτείες προσκάλεσαν τη Σοβιετική Ένωση να αυξήσει κατά τη νέα περίοδο τόν δγκο των αγορών της αμερικανικών δημητριακών σε 27 εκατομ. τόννους, έναντι του όριου των 22 εκατομ. τόν. που είχε τεθεί για τη περίοδο 1984-85.

Μέχρι της 10 Μαΐου οι Σοβιετικοί αγόρασαν 18,6 εκατομ. τόννους αμερικανικών δημητριακών και η κυβέρνηση του προέδρου Ρήγκαν είναι διατεθειμένη να αυξήσει το όριο για την καλύτερη διέξοδο στις άτονες για φέτος εξαγωγές αμερικανικών αγροτικών προϊόντων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για το τρέχον οικονομικό έτος που λήγει τον προσεχή Σεπτέμβριο, η Σοβιετική Ένωση έχει απορροφήσει 18,6 εκατομ. τόννους, δηλαδή 3,4 εκατομ. τόν. λιγότερα από την αρχική προσφορά των 'Ηνωμένων Πολιτειών.

Παρά τη διάλυση ενός σεβαστού αριθμού παρήλικων μπάλκ κάρριερς, η υπερπροσφορά τονάζ στην κατηγορία αυτή εξακολουθεί να αυξάνεται εξ αιτίας των άθρων παραγγελιών της περασμένης τριετίας.

Η σοβαρότητα του προβλήματος αντικατοπτρίζεται στην τελευταία μελέτη της ιαπωνικής Μισουσί, η οποία εμφανίζει πολύ δυσμενείς προοπτικές για το άμεσο μέλλον των μπάλκερς, καθώς υπολογίζει ότι το υπό παραγγελία τονάζ στις αρχές του 1985 ανέρχονταν σε 826 πλοία, χωρητικότητας 41,5 εκατομ. τόν. d.w.

Οι 'Ιάπωνες μελετητές προβλέπουν ότι από την παραπάνω παραγγελία χωρητικότητα περί τούς 15 εκατομ. τόν. d.w. θα εισέλθουν στην αγορά κατά το τρέχον έτος, ενώ παράλληλα προβλέπουν ότι η αύξηση των μεταφορών χύδην φορτίων κατά την ίδια περίοδο δεν θα ξεπεράσει σε ποσοστό το 4%.

Όπως φαίνεται από τον ακόλουθο πίνακα αυξήθηκαν ιδιαίτερα κατά το 1984 οι παραγγελίες μπάλκερς μεγέθους άνω των 100.000 τόν. d.w. τα οποία προορίζονται κυρίως για τις μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος, ενώ το συνολικό υπό ναυπήγηση τονάζ είναι το μεγαλύτερο της τελευταίας εξαετίας.

Αναλυτικά κατά κατηγορία μεγέθους τα υπό παραγγελία μπάλκ κάρριερς παρουσιάζαν τον περασμένο 'Ιανουάριο την ακόλουθη εικόνα:

10-29.000 τ. d.w.	192 σκάφη	4,88 εκ. τ. d.w.
30-49.000 τ. d.w.	444 σκάφη	17,13 εκ. τ. d.w.
50-69.000 τ. d.w.	112 σκάφη	7,06 εκ. τ. d.w.
70-99.000 τ. d.w.	3 σκάφη	0,25 εκ. τ. d.w.
άνω των 100.000 τ.	75 σκάφη	12,4 εκ. τ. d.w.

Τό ίδιο πεσιμιστικές είναι οι προβλέψεις της μεγαλύτερης ναυτιλιακής εταιρίας της 'Ιαπωνίας, της Νίππον Γιοσεν Κάισα, η οποία υπολογίζει ότι η υπερπροσφορά τονάζ στα σκάφη «τράμπ» φθάνει σήμερα τούς 43 εκατομ. τόν. d.w. με σαφείς ανοδικές τάσεις κατά την επομένη τριετία, φθάνοντας το άπτεστο μέγεθος των 60 εκατομ. τόν. d.w. πλεονάσματος χωρητικότητας στην κατηγορία των πλοίων ξηρού φορτίου το 1988.

Στά δεξαμενόπλοια η Ν.Υ.Κ. υπολογίζει σήμερα το πλεόνασμα στούς 80,7 εκατομ. τόν. d.w. και προβλέπει μία μικρή σταδιακή μείωσή του στο 79 εκατομ. τόννους μέχρι τα τέλη της επόμενης τριετίας.

Σύμφωνα με έρευνα της Εύρωπαϊκής Επιτροπής, το μέγεθος των παραγγελιών στην εύρωπαϊκή βιομηχανία εμεινε ουσιαστικά αμετάβλητο στη διάρκεια των έξι τελευταίων μηνών, γεγονός που αντανάκλα την έλλειψη δυναμισμού αυτής της νέας φάσεως αναθερμάνσεως της οικονομίας.

Τό Μάρτιο του 1985, οι Εύρωπαϊοι βιομηχανοί έκτιμησαν ότι τό επίπεδο των «καρνέ παραγγελιών» ήταν αισθητά κατώτερο από εκείνο που είχε παρατηρηθεί σε δύο προηγούμενες αναθερμάνσεις της εύρωπαϊκής οικονομίας, στα μέσα της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Ο σχετικά άργος ρυθμός της οικονομικής αναθερμάνσεως φαίνεται επίσης στις έκτιμήσεις γύρω από τό μέγεθος των αποθεμάτων τελικών βιομηχανικών προϊόντων.

Σε παλαιότερες φάσεις οικονομικής αναθερμάνσεως, τα αποθέματα είχαν την τάση να μειώνονται μέχρι του σημείου να θεωρούνται ανεπαρκή στο δεύτερο ή τό τρίτο έτος της ανακάμψεως των εύρωπαϊκών οικονομιών.

Η μείωση του δγκου των διακινηθέντων φορτίων δημητριακών κατά τόν Μάιο οδήγησε στην πτώση και πάλι στού προθεσμιακού δείκτη ναυλώσεων τού Μπώλτικ (BIFEX) κάτω της βάσεως των 1.000 μονάδων.

Από ότι φημολογείται στο Μπώλτικ, ομάδα μεσιτών επεξεργάζεται σχέδιο για την δημιουργία ανάλογου δείκτη προθεσμιακών συμβολαίων ναυλώσεως και των δεξαμενόπλοίων με βάση τό υπάρχον σήμερα υπό πειραματική λειτουργία δείκτη φορτώσεων άργου τύπου Μπρέντ από τό τέρμιναλ Σάλλομ Βόε στη Βορ. Θάλασσα.

Τίς πρώτες εβδομάδες τού 'Ιουνίου θά αρχίσουν οι εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου από τό δεύτερο μεγάλο Σαουδαραβικό διυλιστήριο Τζουμπαϊλ, τό οποίο θά έχει δυναμικότητα 250.000 βαρελιών τήν ημέρα.

Σύμφωνα με πληροφορίες τό νέο διυλιστήριο που ανήκει από κοινού στην Πετρομίν και τήν 'Ολλανδική Σέλλ θά παράγει σε πρώτο στάδιο 150.000 βαρέλια προϊόντων τήν ημέρα και σε συνδυασμό με τήν ανάλογη δυναμικότητα τού διυλιστηρίου τού Γίεμπο θά προβληματίσει ιδιαίτερα τό διυλιστήριο της Εύρώπης και της 'Ασίας.

Η ειδική ύπηρεσία της 'Ιντερτάνκο που άσχολείται με τήν ανακάλυψη ναυλωτών που δέν πληρώνουν τίς όφειλές τους, ανακοίνωσε ότι έχουν έπισημανθεί περισσότεροι από 50 ναυλωτές, οι οποίοι κατακρατούν όφειλές πρός ναυτιλιακές εταιρίες ύψους άνω των 7 εκατομ. δολλαρίων, μεταξύ των οποίων υπάρχουν όρισμένα γνωστά όνόματα. Η Ένωση των Άνεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων αντιπροσωπεύει 260 εταιρίες σε 33 χώρες, οι όποιες έλέγχουν σκάφη συνολικής χωρητικότητας 170 εκατομ. τόν. d.w.

Μικρές θά είναι τελικά οι άλλαγές κατά τήν 'Ιντερτάνκο της τροποποίησης της κλίμακας Worldscale, η όποια θά ισχύει υπό νέα μορφή από τόν προσεχή 'Ιούλιο.

Στή διαμόρφωση της νέας κλίμακας θά συμπεριληφθούν οι τιμές κατά μέσο όρο των μπώνκερς της εξαμηνιαίας περιόδου 'Οκτώβριος 84 — Μάρτιος 85 και τά έξοδα λιμένων όπως διαμορφώθηκαν τόν Μάρτιο έκπεφρασμένα σε δολάρια ΗΠΑ.

IN ARGENTINA

PIRAEUS OFFICE: "OCEANIDA LTD"
TEL.: 4528048
TLX: 212933 FULM GR

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEVEDORING — BUNKERING CONTRACTORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

CHARTERERS AGENTS FOR:

- MESSRS. CIA CONTINENTAL S.A.
- LA PLATA CEREAL CO. SA
- CARGILL S.A.

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR
C. 1053 BUENOS AIRES - ARGENTINE
PHONES: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRE

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY

PHONE: (212) 8881111

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Μετά την καθημερινή πτώση που παρουσίασε το δολλάριο από τις αρχές 'Απριλίου, η οποία κορυφώθηκε στις 19 του ίδιου μήνα Δολ. 1 = Γερμ. Μαρ. 2.9575, 'Ελβ. Φρ. 2.4565, Λίρα 'Αγγλ. 1.301, είχαμε μία σχετική ανάπαυλα, που έφερε το δολλάριο στο τέλος του μηνός σε ποιά γνώριμα επίπεδα (Δολ. = Γερμ. Μαρ. 3.1740, 'Ελβ. Φρ. 4.46630, Λίρα 'Αγγλ. 1.2075).

Οι πληροφορίες για νέα τραπεζική κρίση, αυτή τη φορά στην Βαλτιμόρη που χρειάστηκε την έκ νέου επέμβαση του 'Ομοσπονδιακού 'Ασφαλιστικού Ταμείου (20.5.85), η απόφαση της Κεντρικής Τράπεζας να μειώσει τον προεξοφλητικό τόκο, για να μειωθούν γενικώς τα επιτόκια και να αναζωογονηθεί η οικονομία και το συνεχιζόμενο ύψηλό έλλειμμα τόσο στο ισοζύγιο πληρωμών όσο και στο κρατικό προϋπολογισμό, προκάλεσαν μία νέα καθίζηση του δολλαρίου, χωρίς όμως να φθάσει τα προαναφερθέντα επίπεδα της 19 'Απριλίου.

'Η Στερλίνα

Τήν μεγαλύτερη βελτίωση έναντι του δολλαρίου από τα ευρωπαϊκά νομίσματα παρουσίασε η Λίρα 'Αγγλίας που στις 19 'Απριλίου είχε φθάσει τα 1.30 δολλάρια, έναντι 1.03 πριν ένα περίπου μήνα.

'Η αιτία είναι τα πολύ υψηλά επιτόκια (άνω του 12%), οι σταθερές τιμές του πετρελαίου και ο σχετικός μη πληθωριστικός κρατικός προϋπολογισμός.

Σ' αυτά πρέπει να προσθέσουμε μία άνοδο του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης ή ό-ποια υπολογίζεται να φθάσει το 4% (τό υψηλότερο της Δυτικής Ευρώπης) το 1985 και την δημιουργία 375,000 νέων θέσεων έργα-σias.

Με την πτώση των επιτοκίων του δολλαρίου και τους συναλλαγματικούς κινδύνους που παρουσιάζει τελευταίως, η Λίρα με την χαμηλή της τιμή και τα υψηλά επιτόκια ξαναρχίζει να αποτελεί τό υπ' αριθμόν ένα νόμισμα δι' επενδύσεις.

Τό Γερμανικό Μάρκο

'Η Γερμανία πρώτη παρουσίασε φέτος μία μείωση του αριθμού των ανέργων που έφθα-

σαν στο τέλος Μαρτίου τα 2,475.000 ήτοι 10% του εργατικού δυναμικού έναντι 10.5% του Φεβρουαρίου. Τόν 'Απρίλιο ο δείκτης εί-χε πέσει ακόμη χαμηλότερα στα 9.2%.

ΕΞ άλλου και η βιομηχανική παραγωγή παρουσίασε μία σταθερή βελτίωση και η πτώση του δολλαρίου προκάλεσε μία άνοδο της τι-μής του Γερμανικού Μάρκου και έτσι ύστερα από 5 μήνες τό Δολλάριο, έστω και για λίγες μέρες έπεσε κάτω από τα 3 μάρκα.

'Η άνοδος του Μάρκου γίνεται πιά αξιοση-μειωτή εάν λειφθεί υπ όψη ότι τα επιτόκια της Εύρω αγοράς για τό μάρκο παραμένουν γύρω στα 5% έναντι πλέον του 12% για τήν Στερλίνα.

Τό 'Ελβετικό Φράγκο

'Υστερα από τό φοβερό κατρακύλισμα του 'Ελβετικού Φράγκου έναντι του Δολλα-ρίου που τό έφερε πολύ κοντά στα 'Ελβ. Φρ. 2.97, τό 'Ελβετικό Φράγκο επανήλθε στην έ-κτίμηση του επενδυτικού κόσμου. 'Ετσι στις 19 'Απριλίου τό δολλάριο κατέβηκε στα 2.45 δηλαδή σημείωσε μείωση της τάξεως του 15% ύστερα από μία άνοδο πάνω από 50% στους τρείς προηγούμενους μήνες.

Με τόν χαμηλότερο πληθωρισμό στον κό-σμο, με σταθερή κυβέρνηση και μία σταθερή οικονομία, παρά τα χαμηλά επιτόκια και τήν παρακράτηση φόρου, τό 'Ελβετικό Φράγκο παραμένει πάντα μία ασφαλής τοποθέτηση.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό Γαλλικό Φράγκο από τόν πυθμένα του Εύρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος (Ε.Ν.Σ.) σήμερα βρίσκεται στο υψηλότερο σημείο του φειδιού (SNAKE) στην θέση που βρισκότανε άλλοτε τό Γερμανικό Μάρκο. Με πολύ ύψηλή απόδοση (επιτόκιο άνω του 12% άφου για πολύ καιρό είχε διατηρηθεί πάνω από 25%) τό φράγκο παρουσιάζει έν-διαφέροντα περιθώρια για πρόσκαιρες επεν-δύσεις.

'Ακόμη η άλλαγή της οικονομικής πολιτι-κής του προέδρου Μιττεράν άρχισαν να απο-δίδουν επιφέροντας σημαντική μείωση της άνεργίας στα 10.6%, από τή χαμηλότερη της Εύρώπης (Βέλγιο 14.1%, 'Ολλανδία 13.6% και 11.8% κατά μέσο όρο τών χωρών της Κοινής 'Αγοράς).

'Η Δραχμή

'Η δραχμή έπηρεασμένη από τις διακυ-μάνσεις του δολλαρίου και τις έπικείμενες έ-κλογές, παρουσίασε μία υποτίμηση έναντι δ-λων τών νομισμάτων και ιδίως έναντι της Λί-ρας 'Αγγλίας της 'Ιταλικής Λιρέτας και του Γερμανικού Μάρκου.

Με τήν άρξαμένη τουριστική περίοδο πρέ-πει οι ίσοτιμίες να διατηρηθούν στα ίδια επί-πεδα, έκτός εάν η πολιτική της νέας κυβερ-νήσεως, άπαιτήσουν μία περαιτέρω υποτίμη-ση της δραχμής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα 'Υόρκη)

	24.4.85	24.5.85	άνοδος + πτώση -
Λίρα 'Αγγλ.	1.2515	1.2545	+ 0.24
Μάρκ. Γερμ.	3.0950	3.0810	- 0.46
Φρ. 'Ελβ.	2.5750	2.5890	+ 0.54
Φρ. Γαλ.	9.4550	9.3925	- 0.67
Λίρα 'Ιταλ.			
(100)	1980.0	1963.00	- 0.88
Γιέν 'Ιαπ.			
(100)	250.55	251.10	+ 0.22

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

'Επιτόκια Λονδίνου (24.5.85)

Μήνες	1	3	6
Δολ. 'Αμερ.	7 7/8	8 1/8	8 3/8
Λίρα 'Αγγλ.	12 7/16	12 5/16	12 1/8
Μάρκ. Γερμ.	5 5/8	5 5/8	5 11/16
Φρ. 'Ελβ.	5 1/4	5 3/8	5 5/16
Φρ. Γαλλ.	10 5/8	10 3/8	10 1/2

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής Fixing

	24.4.85	24.5.85	Διαφ.
Λίρα 'Αγγλ.	167.790	171.380	- 2.14
Λίρα 'Ιταλ.			
(100)	6.800	6.9080	- 1.56
Μάρκ. Γερμ.	43.390	44.082	- 1.59
Φρ. Γαλ.	14.240	14.444	- 1.43
Δολ. 'Αμερ.	134.925	136.345	- 1.05
Φρ. 'Ελβ.	52.154	52.574	- 0.80
Γιέν 'Ιαπ.			
(100)	53.824	54.214	- 0.72

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394,3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

‘Η ἀλληλογραφία μας

Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΩΝ «ΒΥΡΩΝ»

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού ἔγινε στό τεύχος τῆς 1.4.85 τοῦ περιοδικοῦ σας μέ τίτλο «Ποιά εἶναι αὐτά τά μέτρα» σᾶς πληροφοροῦμε τά ἐπόμενα:

1. Στίς 17.1.85 τό μέ σημάϊ Παναμά φ/γ ΒΥΡΩΝ φορτωμένο μέ ζάχαρη, ἐνῶ βρισκόταν στόν ὁρμό Καλῶν Λιμένων Κρήτης, λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, προσάραξε στήν ἀκτή καί κόπηκε σέ δύο τμήματα. Τό πλοῖο ἔφερε καύσιμα 120 τόν. FUEL OIL καί 1.500 λίτρα DIESEL OIL, ἐνδεχομένη διαρροή τῶν ὁποίων θά προκαλοῦσε σοβαρή ρύπανση μέ ἀνάλογες δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στίς ἀκτές καί στή θάλασσα τῆς περιοχῆς.

2. ‘Η ‘Υπηρεσία ἐκτιμώντας τή κατάσταση καί τοῦς κινδύνους ρύπανσης πού ἐγκυμονοῦσε, ἐνήργησε ἔγκαιρα σύμφωνα μέ τή νομοθεσία πού ἰσχύει (ν. 743/77) προκειμένου οἱ πλοιοκτῆτες, ἀσφαλιστές καί λοιποὶ συνυπεύθυνοι τοῦ πλοίου νά ἀναλάβουν τίς εὐθύνες τους καί συγκεκριμένα νά φροντίσουν γιά τήν ἀπάντληση καί ἀπομάκρυνση τῶν πετρελαιοειδῶν καί τό καθαρισμό τῶν ἀντίστοιχων δεξαμενῶν τοῦ πλοίου.

3. ‘Επειδή τό πλοῖο δέν καλυπτόταν ἀσφαλιστικά, ἡ ‘Υπηρεσία ἀπευθύνθηκε ἐγγράφως πρὸς τοῦς ἐκπρόσωπους τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας στόν Πειραιά — μόνους ὑπεύθυνους τοῦ πλοίου — ἐπισημαίνοντας τήν ἀνάγκη ἐκτέλεσης τῶν παραπάνω ἐργασιῶν. Παράλληλα διέθεσε κατάλληλα ἐκπαιδευμένο προσωπικό καί μέσα (πλωτό φράγμα) τοῦ περιφερειακοῦ σταθμοῦ καταπολέμησης τῆς ρύπανσης τῆς Λιμεν. Αρχῆς Χαλκίδας, πού βρισκόταν σέ ἐτοιμότητα στό τόπο τοῦ αὐτυχήματος, γιά τή καταπολέμηση τυχόν ρύπανσης ἀπό τά πετρελαιοειδή τοῦ ναυαγίου.

4. Παρά τήν ἐνημέρωση τῶν ὑπευθύνων τοῦ πλοίου γιά τίς ὑποχρεώσεις τους καί τίς ἐπανελημμένες παρεμβάσεις τῆς ‘Υπηρεσίας στή συνέχεια, οἱ τελευταῖοι δέν ἔδειξαν κανένα ἄμεσο καί θετικό ἐνδιαφέρον. Τελικά μετά ἀπό συνεχεῖς πιέσεις ἀνάθεσαν — μέ καθυστέρηση — τήν ἀπάντληση τῶν

πετρελαιοειδῶν τοῦ πλοίου σέ ἰδιωτικό σπινεργεῖο.

5. Τέλος ὅσον ἀφορᾷ τό πρόστιμο τῶν 800.000 δρχ. πού ἐπέβαλε τό Κ.Λ. ‘Ηρακλείου ἐπιβλήθηκε ὄχι σέ βάρος τοῦ πλοιοάρχου, ὁ ὁποῖος ἄλλωστε εἶχε ἀπολυθεῖ ἀπό τό πλοῖο πρὶν ἀπό τήν προσάραξή του λόγω ἀσθενείας, ἀλλά σέ βάρος τῶν ἐκπροσώπων τοῦ πλοίου γιά παράβαση τῶν ἀρθρῶν II πρ.γ. I καί 13, πρ.γ. Ιβι τοῦ ν. 743/1977 (μὴ ἔγκαιρη λήψη μέτρων ἀποτροπῆς ρύπανσης τῆς θάλασσας).

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Πειραιάς, 14.5.85

ΤΟ Δ.Σ. ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού ἔγινε στό τεύχος τῆς 1.4.1985 τοῦ περιοδικοῦ σας μέ τίτλο «‘Απορίες» σᾶς πληροφοροῦμε τά ἐπόμενα:

1. ‘Η συμμετοχή σάν μέλη στό Διοικητικό Συμβούλιο τοῦ Οἴκου Ναύτη γιαιτροῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καί ὑπαλλήλου τῆς Διεύθυνσης ‘Υγιεινῆς τοῦ ‘Υπουργείου ‘Υγείας καί Πρόνοιας ἀλλά καί ἀξιωματικοῦ ΛΣ σάν ‘Υπουργικοῦ ‘Επιτρόπου, προβλέπεται ἀπό τή νομοθεσία πού ἰσχύει γιά τόν Οἶκο Ναύτη καί πού ἀφορᾷ τή σύνθεση καί τή συγκρότηση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου του.

2. Στά πλαίσια τῆς ἀναδιάρθρωσης τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Ν. μέ νέο ὄργανισμό πού θά προωθηθεῖ μέ Π.Δ/γμα πού βρίσκεται στό στάδιο τῆς ἐπεξεργασίας, ἡ ‘Υπηρεσία μελετᾷ τό θέμα τῆς ἀνασύνθεσης τοῦ Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναύτη μέ βάση τίς σημερινές ἐκτιμήσεις γιά τήν καλύτερη λειτουργικότητά του. ὅποτε καί θά συμπεριλάβει σχετική διάταξη στό παραπάνω σχέδιο Π.Δ/τος γιά τόν σκοπό αὐτό.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
‘Υπουργός ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Πειραιάς, 14.5.85

Σημ. Συντ.: Δέν ἀμφισβάλουμε ὅτι ἡ συμμετοχή στό Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναύτου προσώπων πού δέν ἔχουν καμμία σχέση μέ τή Ναυτιλία καί τό ναυτικό ἐπάγγελμα ἦταν νομότυπη, ἐκεῖνο πού ρωτοῦσαμε ἦταν γιὰτί συμμετέχουν αὐτά τά πρόσωπα. Αὐτό τό γιὰτί ἔγινε ἀντιληπτό καί ἀπό τό ΥΕΝ καί ἤδη ἀναμένεται ὅτι θά σταματήσουν νά ἐκπροσωποῦν τή Ναυτιλία καί τοῦς ναυτικούς ἄτομα πού δέν ἔχουν καμμία σχέση μαζί τους.

ΤΟ ΥΕΝ ΠΑΡΕΝΕΒΗ ΑΜΕΣΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού ἔγινε στό τεύχος τῆς 15.4.1985 τοῦ περιοδικοῦ σας μέ τίτλο «‘Απαράδεκτη ἀπειλή» σᾶς πληροφοροῦμε τά ἐπόμενα:

1. Μέσω τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εξωτερικῶν δόθηκαν ὁδηγίες στό ‘Ελληνικό Προξενεῖο Βενετίας γιά τή τροποποίηση τῆς σχετικῆς ἐγκυκλίου του, πού πράγματι πρόβλεπε κάποιες παραπάνω διαδικασίες γιά χορήγηση ἀδείας ἀπόπλου τῶν πλοίων καί πολύ αὐστηρές κυρώσεις σέ περίπτωση μὴ συμμόρφωσης πρὸς αὐτές τίς διαδικασίες.

2. Μέ τίς ὁδηγίες τοῦ ΥΕΝ δίνονται κατευθύνσεις γιά τήν ἀπλούστευση τῆς διαδικασίας χορήγησης ἀδείας ἀπόπλου, μέ γνώμονα τήν διευκόλυνση καί ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου καί μέ τήν προϋπόθεση βέβαια ὅτι πληροῦνται ὅλες οἱ ἀπαραίτητες συνθηκες ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καί τοῦ πληρώματος.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
‘Υπουργός ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Πειραιάς, 21.5.85

Σημ. Συντ.: Δέν ἀμφισβάλουμε ὅτι τό ‘Υπουργεῖο θά παρενέβαινε μετά τά ὅσα ἀπαράδεκτα ἀξίωσαν κάποιοι διπλωματικοὶ στή Βενετία. Καί μέ τήν εὐκαιρία ὑπογραμμίζουμε καί πάλι ὅτι πρέπει νά γίνει ἀποδεκτὴ ἡ ἀντίληψη ὅτι ὅποια ἐχει διατυπωθεῖ ἀπό τό «Ναυτικό Χρονικὸ» καί ἔχει υἱοθετηθεῖ ἀπό τόν κ. Κατσιφάρα, ὅτι δηλαδή καμμία ἐνέργεια πού θά ἀφορᾷ τό πλοῖο καί τοῦς ναυτικούς καί θά σχετίζεται γενικότερα μέ τή Ναυτιλία δέν θά γίνεται ἀπό ἄλλα ὑπουργεῖα καί κρατικές ἢ ἐλεγχόμενες ἀπό τό κράτος ὑπηρεσίες ἐάν προηγουμένως δέν ἔχει ἐνημερωθεῖ καί συμφωνήσει τό ΥΕΝ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

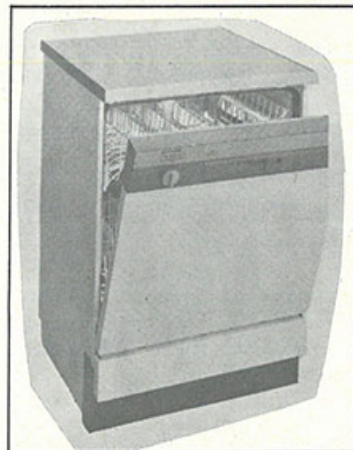
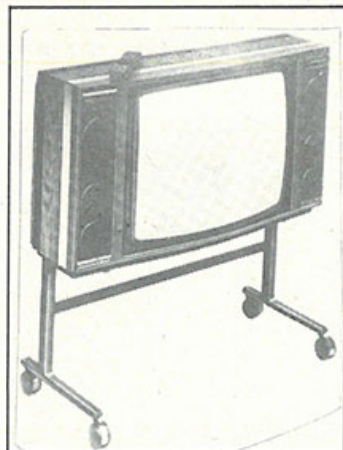
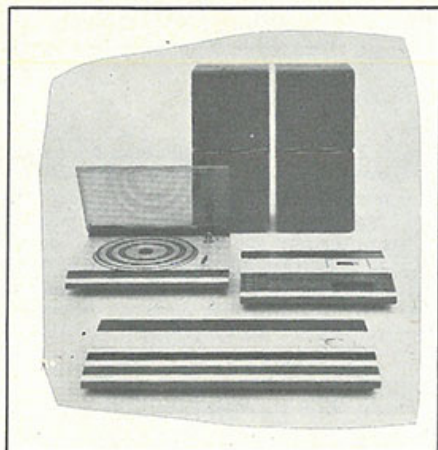
RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ADDRESS:

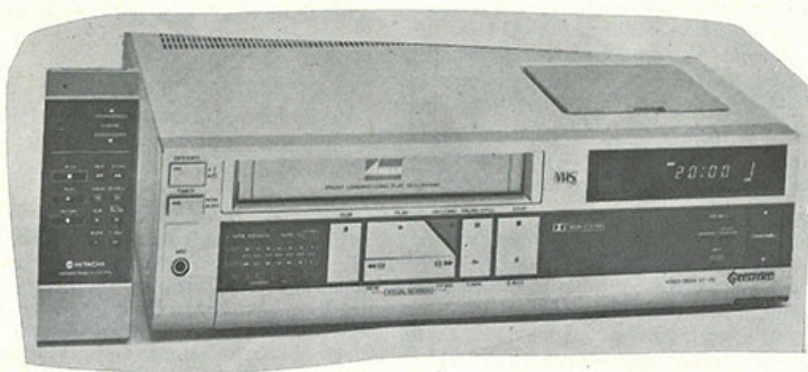
TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

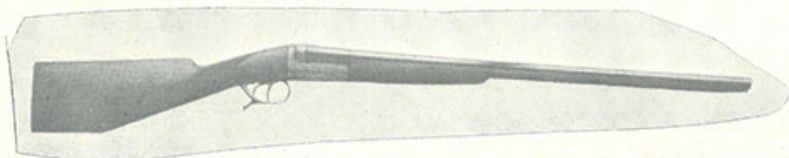


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Εύρωπαϊκές και Ήαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

**WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 - 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38**

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ (ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΝΟΣ ΜΕΣΙΤΗ)

Οι επιπτώσεις της παρατεινόμενης ναυτιλιακής κρίσεως στην Πειραική Ναυτιλιακή Αγορά είναι, σε γενικές γραμμές, τόσο εμφανείς, ώστε να μην απαιτείται ιδιαίτερη έμφαση προκειμένου να προσδιορίσει κανείς το βάθος και την έκτασή τους.

Ο βαθμός όμως, στον οποίο τὰ διάφορα ναυτιλιακά επαγγέλματα πλήττονται από την κρίση είναι ένα θέμα του οποίου η αναφορά δεν στερείται ενδιαφέροντος. Υπό αυτό το πρίσμα, ζητήσαμε τη γνώμη ενός γνωστού μεσιτικού οίκου του Πειραιώς, της VAKIS VLAHOULIS S.A., εκπρόσωπος της οποίας δίνει μία σειρά απαντήσεων σε κάποιες ερωτήσεις μας που καλύπτουν με αρκετή ενάργεια και πληρότητα το θέμα μας.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Πώς σχολιάζετε την παρούσα ναυτιλιακή κρίση και ιδίως, τις επιπτώσεις της επί του Ναυτιλιακού Κόσμου που ζει και εργάζεται στον Πειραιά.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Είναι γενικά αποδεκτό ότι η παρούσα — τόσο παρατεταμένη — ναυτιλιακή κρίση δεν περιέχει τὰ χαρακτηριστικά των περιοδικών εκείνων φαινομένων ύφεσης του παρελθόντος, βασική γενεσιουργός αιτία των οποίων ήταν η υπέρμετρη αλλά και παροδική αύξηση των αποθεμάτων πρώτων υλών και των οποίων η διάρκεια σπάνια ξεπερνούσε το ένα ή δύο έτη. Αντίθετα, η παρούσα κατάσταση φαίνεται σαν αποτέλεσμα μίας «δομικής» κρίσεως σε παγκόσμια έκταση, όπου μία σειρά παραγόντων, όπως η πετρελαϊκή κρίση του 1974 (που αποτέλεσε και το έναυσμα), η παγκόσμια οικονομική ύφεση, η αστάθεια των συναλλαγματικών ισοτιμιών, ο προστατευτισμός και η έξαρση της πολιτικής των επιδοτήσεων, ο καθένας μόνος του και όλοι μαζί, παίζουν ένα καταλυτικό ρόλο.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιές είναι οι προβλέψεις σας για το άμεσο και το άπώτερο μέλλον;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Από την ίδια την έννοιολογική σημασία του όρου «κρίση» λογικά περιέχει το στοιχείο της βραχείας διάρκειας και αντιπαράκειται σε μία άλλη έννοια εκείνη της εύρυθμης καταστάσεως, της «μή κρίσης», που η μία διαδέχεται την άλλη. Με δεδομένη την εξαιρετικά μεγάλη διάρκεια της σημερινής καταστάσεως ίσως είναι καιρός να αλλάξουμε όρολογία. Αντί για κρίση, απλώς θα πρέπει να δεχθούμε, να συμβιβασθούμε με την ιδέα ενός νέου καθεστώτος μονιμότερης διάρκειας. Οι επί μέρους παράγοντες που τὸ δημιούργησαν μπορεί να υποστούν αλλαγές στο μέλλον. Είναι όμως παρακεκινδυνευμένο να φαντασθούμε την επάνοδο π.χ. σε ένα ναυτιλιακό boom, όπως εκείνα που ζήσαμε στο παρελθόν.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Έπομένως, αδυνατείτε να προσδιορίσετε χρονικά την έξοδο από τη σημερινή δυσάρεστη κατάσταση;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Η μοναδική σοβαρή απάντηση στο ερώτημα δεν μπορεί παρά να είναι η εξής: «Όταν οι ενέργειες, οι πράξεις και οι παραλείψεις του παρελθόντος πάψουν να επενεργούν επί της σημερινής αγοράς, τότε και μόνο τότε θα επανέλθουμε σε μία εύρυθμη κατάσταση που ασφαλώς δεν θα συνιστά κρίση. Και θα βρισκόμαστε σήμερα πολύ κοντά σε μία τέτοια λύση αν δεν είχε παρεμβληθεί εκείνη η ψευδής «ανάκαμψη» του 1979/81, ψευδής διότι στηρίχθηκε σε μία πρόσκαιρη αύξηση της ζήτησεως καταναλωτικών αγαθών με παράλληλη άμετρη ύψωση των αξιών και αντίστοιχη πρόσκτηση πλοίων σε ύψηλες τιμές, δυστυχώς στην πλειονότητά τους από Έλληνες αγοραστές. Αυτή η αναντιστοιχία μεταξύ των υψηλών τιμών κτήσεως του πρόσφατου παρελθόντος σε σχέση με την σημερινή ναυαγορα συνιστά τη βασική αιτία της σημερινής δυσπραγίας και των προβλημάτων του Πειραικού Έφοπλισμού. Αντίθετα, ο συσχετισμός των τρεχουσών τιμών κτήσεως προς τὰ σημερινά επίπεδα ναύλων δεν είναι τίποτε περισσότερο από μία «δύσκολη» κατάσταση, που με την απαιτούμενη προσοχή και επαγγελματική γνώση εξακολουθεί να είναι βιώσιμη.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Πώς θα σχολιάζατε τη σύνθεση και τον όγκο του σημερινού παγκόσμιου έμπορικου στόλου;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Αναμφίβολα, υπάρχει σοβαρή υπερπροφορά χωρητικότητας σε όλες τις κατηγορίες των παλαιών πλοίων και σὰ πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια, που τόσο άπερίσκεπτα ναυπηγήθηκαν κατά τη δεκαετία του 1970. Ήδη τὸ πρόβλημα έχει γίνει αντίλη-

πτό σε μεγάλη έκταση, γεγονός που αποδεικνύεται από τὸν όγκο των διαλύσεων. Καί η «κάθαρση» θὰ γινόταν σύντομα πραγματικότητα, αν δεν δρούσαν σαν ανασταλτικοί παράγοντες οι υπέρμετρες δανειακές υποχρεώσεις πολλών παλαιών πλοίων και η πεπερασμένη απορροφητικότητα της βιομηχανίας διαλύσεων. Βεβαίως, η έκβαση του εγχειρήματος εξαρτάται και από την ναυπηγική πολιτική, που σήμερα δεν στηρίζεται στο κριτήριο της ζήτησεως, αλλά αποβλέπει στη θεραπεία κοινωνικών και πολιτικών αναγκών όπως η καταπολέμηση της ανεργίας και ὁ προσπορισμός συναλλάγματος.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Θὰ εὐχόσαστε λοιπόν, μιά διακοπή της ναυπηγικής δραστηριότητας για κάποιο χρονικό διάστημα;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Κάτι τέτοιο δεν θὰ ξεπερνούσε τὰ όρια ενός αφέλους εύχολογίου. Δεν βλέπουμε γιατί η ναυπηγική Βιομηχανία θὰ έθετε τὸν έαυτό της θυσία στο βωμό της έφοπλιστικής εύμρειας. Αυτό που αναμένουμε είναι η κατανόηση του σημερινού αδιεξόδου εκ μέρους των κυβερνήσεων που με τὸ καθεστὼς των επιδοτήσεων ενθαρρύνουν την κατασκευή νεοτεύκτων που απλώς προστίθενται σε ένα ήδη διογκωμένο παγκόσμιο στόλο και την καθιέρωση μιάς πολιτικής build and scrap σαν μόνης ὀρθολογικής λύσεως. Βεβαίως, η λύση αυτή δεν είναι άμοιρη προβλημάτων. Όπωςδήποτε, η πλήρης διακοπή της ναυπηγικής δραστηριότητας είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη και ελάχιστα επιθυμητή, ιδίως αν ληφθεί υπ' όψη η καθιέρωση της νέας τεχνολογίας του «οικονομικού» πλοίου, που τόσο αναμένεται να συμβάλει στην συγκράτηση του μεταφορικού κόστους σε αποδεκτά επίπεδα.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Άς επανέλθουμε στο κύριο

TAX FREE CARS

All types & Models

ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΕΙΣΤΕ ΜΑΣ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΛΑΒΟΥΜΕ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Η ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΕ ΜΑΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΑΣ

GENIMPEX

Schildmos 63

2914 XD - Nieuwerkerk a/d IJssel - HOLLAND

Tel.: 01803 - 6630

Telex: 27176 GENTR.

θέμα μας. Στις επιπτώσεις, δηλαδή, της σημερινής καταστάσεως επί της Πειραικής Άγορας.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Από ό,τι είπαμε μέχρι τώρα, είναι προφανές ότι οι συνέπειες πέφτουν στους ώμους του μέσου και μικρού έφοπλιστή, του στερουμένου σοβαρών χρηματικών αποθεμάτων, που βαρύνεται με ύψηλες δανειακές υποχρεώσεις έναντι ενός ανεπαρκούς, μηδενικού ή και αρνητικού άκρομ εισοδήματος. Μία σειρά από άλυσσιωτές αντιδράσεις μεταφέρουν τό πρόβλημα και σε όλους τους εξηρημένους τομείς, προμηθευτές, ναυπηγοεπισκευαστές, λοιπούς τομείς προσφοράς υπηρεσιών και, άκρομ, στις χρηματοδοτούσες Τράπεζες. Σκόπιμα παραλείπουμε τό ναυτεργατικό τομέα, όχι από έλλειψη ενδιαφέροντος αλλά διότι ξεφεύγει από τους σκοπούς αυτής της συνεντεύξεως και είναι θέμα που άπαιτεί ιδιαίτερη άνάλυση.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Τι θά είχατε νά συστήσετε ως μέτρο πρὸς αντιμετώπιση τῆς καταστάσεως;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Είναι σχεδόν άδύνατο νά δώσει κανείς μία συγκεκριμένη άπάντηση στό έρώτημά σας. Είναι τόσες πολλές και ποικίλες οι ιδιαιτερότητες που συνιστούν τό πρόβλημα κάθε επί μέρους Ναυτιλιακής Έπιχειρήσεως. Ή άμετροέπεια έν προκειμένω συνιστά ύβριν. Ένας ύψηλός βαθμός έπαγγελματισμού γιά τήν έξασφάλιση τῆς καλύτερης δυνατής άπασχολήσεως του πλοίου σέ συνδυασμό με τόν περιορισμό τῶν έξόδων στά κατώτατα θεμιτά όρια φαίνεται έπιβεβλημένος. Συγχρόνως, ή άσκηση μιάς πολιτικής που νά άποβλέπει στήν πληρέστερη δυνατή κατανόηση έκ μέρους τῶν χρηματοδοτουσών Τραπεζών είναι έπιβεβλημένη. Όσο και άν αυτό φανεί παράδοξο, γιά τούς Πλοιοκτήτες εκείνους, που δέν αντιμετώπιζον άμεσο πρόβλημα έπιβιώσεως, ή λελογισμένη άγορά πλοίων σχετικά μικρῆς ήλικίας, που σήμερα προσφέρονται σέ λογικές τιμές, άποτελεί μιά «δυναμική» μέθοδο αντιμετώπισεως του προβλήματος, που βελτιώνει δραστικά τήν εικόνα τῆς έπιχειρήσεως και τήν προετοιμάζει γιά μιά προσεχή ήμαλοποίηση τῆς άγοράς, όπου οι τιμές θά είναι σαφώς ύψηλότερες.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Έσείς, σάν μεσίτες, πῶς αντιμετωπίζετε τήν κρίση;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Δέν ύπάρχει τομέας τῆς Ναυτιλίας που νά μήν έχει ύποστει τίς συνέπειες τῆς σημερινῆς άγοράς. Οι μεσίτες δέν άποτελοῦν έξαίρεση. Βεβαίως, σέ σχέση με τόν έφοπλισμό και μερικούς άλλους κλάδους, μία μεσιτική έπιχείρηση έχει τό πλεονέκτημα τῆς άπουσίας δανειακῶν υποχρεώσεων άφού σπάνια στηρίζεται σέ χρηματοδότηση γιά τήν άρχική εγκατάσταση και τόν μετέπειτα έμπλουτισμό τῶν οργανωτικῶν τῆς μέσων πού, συνηθέστατα, καλύπτει από ίδια κεφάλαια ή κέρδη. Παρλληλῶς, ή φύση τῆς εργασίας τῆς έπιτρέπει μιά εύλυγισία στή διαμόρφωση τῶν τρεχόντων έξόδων τῆς άφού αυτά έξαρτῶνται σέ σημαντικό ποσοστό από τόν όγκο τῶν εργασιῶν τῆς (τηλεπικοινωνίες, ταξίδια, έξοδα παραστάσεως κλπ.).

ΕΡΩΤΗΣΗ: Συμβαίνει αυτό με όλους τούς μεσίτες;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Άναφερόμαστε, φυσικά, σέ

μεσιτικά γραφεῖα που διαθέτουν μιά κάποια (μικρή ή μεγάλη) ιστορία, κάποιο όνομα στήν άγορά, και πεπειραμένο προσωπικό, πράγματα που συνεπάγεται και τήν ύπαρξη μιάς λίγο - πολύ μόνιμης πελατείας ποιότητος και καλῆς διεθνῆς διασυνδέσεως. Έδῶ θά πρέπει νά σημειώσουμε ότι ό τομέας τῶν ναυτιλιακῶν μεσιτῶν διακρίνεται σέ δύο βασικούς κλάδους. Στόν κλάδο τῶν ναυλώσεων και σέ εκείνον τῶν άγοραπωλησιῶν και ναυπηγήσεων πλοίων. Στις ναυλώσεις τά πράγματα είναι κάπως δυσκολότερα. Ή άπουσία ενός μεγάλου αριθμοῦ παροπλισμένων πλοίων άποστερεῖ τόν μεσίτη από ένα μέρος τῆς φυσικῆς πελατείας του ενώ ή έξεύρεση και συνολόγηση τῆς κατάλληλης ναυλώσεως άποτελεῖ, λόγω του ισχυροῦ ανταγωνισμοῦ, μιά χρονοβόρα και δαπανηρή ύπόθεση που άποφέρει, φυσικά, συρρικνωμένο εισόδημα άφού ή προμήθεια, ως γνωστόν, είναι ποσοστό επί του ναυλοῦ. Κάπως καλύτερα είναι ή εικόνα στίς άγοραπωλησίες. Οι σημερινές χαμηλές άξίες είναι πρόκληση γιά τόν άγοραστή που — παρά τή χαμηλή ναυλαγορά — βρίσκει ένδιαφέρον στήν πρόσκτηση πλοίων. Έτσι, ό όγκος τῶν άγοραπωλησιῶν δέν συρρικνώθηκε στό βαθμό που θά περιμενε κανείς και θά ήταν άσφαλώς πολύ μεγαλύτερος άν οι Τράπεζες δέν ήταν τόσο φειδωλές στήν χρηματοδότηση νέων άγορών.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Διαπιστώνετε αλλαγές ως πρὸς τήν άκολουθητέα πολιτική;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Βασικός προσδιοριστικός παράγων είναι ό αριθμός και ή ποιότητα τῆς πελατείας κάθε μεσίτη. Ειδικά όσον αφορά στίς σημερινές συνθήκες, ή έξασφάλιση χρηματοδότησεως γιά νέες άγορές είναι τό κλειδί τῆς έπιτυχίας. Έμεῖς, στήν VAKIS V-LAHOULIS S.A., είχαμε τήν πρόνοια νά ιδρύσουμε από τό 1982 τή θυγατρική εταιρία FINANSO που ειδικεύεται στή ναυτιλιακή χρηματοδότηση και δρᾷ τόσο στό Λονδίνο όσο και στόν Πειραιά, με πρόσβαση σέ μεγάλο αριθμό διεθνῶν ναυτιλιακῶν Τραπεζῶν. Έτσι, έκτός από τήν κλασική χρηματοδότηση, έχομε τήν δυνατότητα διαθέσεως στήν πελατεία μας ενός αριθμοῦ «προβληματικῶν» πλοίων, που βρίσκονται στά χέρια τῶν Τραπεζῶν, συνήθως με έλκυστικούς όρους πληρωμῆς. Παράλληλα, έχει άναπτυχθεῖ σέ μεγάλο βαθμό ή άγορά τῶν διαλύσεων που σήμερα καλύτερα έννα σοβαρό ποσοστό τῆς δλης δραστηριότητος ενός μεσίτη άγοραπωλησιῶν. Βεβαίως, ό προσπορισμός ενός ουσιαστικοῦ κέρδους προϋποθέτει τή διάθεση μεγάλων πλοίων, ζήτημα που μοιραία επαναφέρει στό πρόβλημα τῆς πελατείας ύψηλοῦ έπιπέδου.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Θά θέλατε νά μᾶς άπαριθμήσετε μερικές από τίς πρόσφατες χαρακτηριστικές πωλήσεις μέσω του γραφείου σας;

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακῶν, Λονδίνου
CLAIMS ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.
B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Εύχαρίστως, με έξαίρεση φυσικά, γιά όρισμένες πράξεις, γιά τίς όποιες συμβατικές ύποχρεώσεις επιτάσσουν τήν έχεμύθεια. Άς άρχίσουμε από τίς διαλύσεις όπου ό πίνακας είναι μακρύτερος. Στή Λαϊκή Κίνα έπωλήσαμε τά μεγάλα μπάλκ κάρριερ M/V DELFI (34.600 TDW) και M/V KONTIKI (52.400 TDW). Στους ίδιους άγοραστές πήγαν και τά δεξαμενόπλοια S/S PILIO (235.600 TDW) και M/T STATHEROS (16.200 TDW). Στήν Κορέα διαθέσαμε τό M/T POLYMICHANOS (83.500 TDW) ενώ σέ Ίνδους διαλύτες πήγε τό φορτηγό M/M FAMILY DELTA. Τέλος, δύο άδελφά πλοία - ψυγεία, τά M/V AFRICA FREEZER/ASIA FREEZER έπωλήθησαν σέ άγοραστές με προορισμό Πακιστάν ή Ίνδια. Λυπούμεθα που μερικές από τίς έπίσης πρόσφατες πωλήσεις μας δέν είναι άνακινώσιμες.

Μέσω χρηματοδοτουσών Τραπεζῶν διαθέσαμε με πολύ εύνοϊκούς όρους χρηματοδότησεως τά M/V PANAMAX WORLD (59.200 TDW του 1972) και ένα άκρομ μπάλκ κάρριερ (35.700 TDW του 1977) ενώ δύο άκρομ παρόμοιες πράξεις ύπόκεινται στήν ύπογραφή τῶν σχετικῶν συμβολαίων και είναι ως έκ τούτου, μή άνακινώσιμες.

Και ή προσπάθεια συνεχίζεται...

ΕΡΩΤΗΣΗ: Δέν μᾶς μιλήσατε γιά τυχόν ναυλώσεις;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Όπως γνωρίζετε, ή VAKIS V-LAHOULIS S.A. άσχολεῖται κυρίως με τίς άγοραπωλησίες. Ή ναυλωτική μας δραστηριότητα περιορίζεται στά πλοία-ψυγεία όπου έχομε μία άκρα εξειδίκευση, τόσο στίς άγοραπωλησίες (49 πλοία στά τελευταία 4 χρόνια) όσο και στίς ναυλώσεις. Λόγω τῆς σημερινῆς χαμηλῆς άγοράς, οι τελευταίες είναι σχετικά συρρικνωμένες. Όπωςδήποτε, από τήν άρχή του έτους μέχρι τώρα (που είναι και τό τέλος τῆς περιόδου) τοποθετήσαμε στήν άγορά περί τά δέκα πλοία, κυρίως σέ χρονοναυλώσεις γιά περίοδο 3-4 μηνῶν και δύο ναυλώσεις σέ έτήσια βάση.

Όλως έξαιρετικῶς, προκειμένου νά επιτύχομε τή μετάβαση στόν τόπο τῆς παραδόσεως άνέξοδα, έξασφαλίσαμε ναύλωση γιά μερικά από τά ύπό διάλυση πλοία που προαναφέραμε.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιά είναι ή κατάσταση στόν τομέα τῶν ναυπηγήσεων;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Είναι μία κατ' έξοχήν νεκρή περίοδος. Παρ' όλο που σάν εταιρία και σάν άτομα έχομε μία πλούσια έμπειρία και πρώτης τάξεως προσβάσεις, δέν έχομε νά άναφέρουμε κανένα πρόσφατο ναυπηγικό συμβόλαιο μέσω τῆς εταιρίας μας. Άλλωστε, οι πρόσφατες παραγγελίες είναι έλάχιστες, άκόμα και σέ παγκόσμια κλίμακα. Όπωςδήποτε, στήν άρχή του χρόνου είχαμε τήν παράδοση ενός νεοτεύκτου μπάλκ κάρριερ 37.000 TDW από τά ναυπηγεία HYNDAI τῆς Ν. Κορέας και άναμένομε τήν παράδοση ενός άδελφοῦ πλοίου έντός τῶν προσεχῶν ενός ή δύο μηνῶν.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Καί μία τελευταία έρώτηση: πῶς αντιμετωπίζετε τό μέλλον;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Έχοντας ήδη έπιτυχῶς αντιμετώπισει τόσες πολλές και μακροχρόνιες αντίξοότητες, δικαιούμεθα νά προσβλέπουμε στό μέλλον με, συγκρατημένη έστω, αίσιοδοξία. Άλλωστε, σιγνικά και πού άφάτης ποτέ ή άπαισιοδοξία;

‘Ο Κώδικας τής UNCTAD καί ή ναυτιλιακή συνεργασία μεταξύ χωρών Α.Κ.Ε. καί Ε.Ο.Κ.

Τού κ. ΝΙΚ. ΑΛ. ΒΕΡΝΙΚΟΥ

Δημοσιεύουμε απόσπασμα τής όμιλίας τού κ. Νίκου Α. Βερνίκου κατά τή διάρκεια τού 3ου Διεθνούς Συνεδρίου τών Χωρών τού ΛΟΜΕ, πού πραγματοποιήθηκε στην Θεσσαλονίκη μεταξύ 8-10 Μαΐου, σχετικά μέ τίς δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ χωρών Α.Κ.Ε. καί Ε.Ο.Κ. στον τομέα τής ναυτιλίας τακτικών γραμμών.

Στό Συνέδριο έλαβαν μέρος εκπρόσωποι 65 χωρών Αφρικής — Καραϊβικής — Ειρηνικού καί Κρατών τής ΕΟΚ.

Τόσο στή Σύμβαση ΛΟΜΕ II όσο καί στήν πρόσφατα υπογραφείσα νέα ΛΟΜΕ III έχουν τεθεί οι γενικές γραμμές μέσα από τίς όποιες θά αναπτυχθεί ή περαιτέρω συνεργασία μεταξύ Χωρών ΑΚΕ καί Χωρών ΕΟΚ σέ όλους τούς οικονομικούς τομείς.

Ειδικότερα στό ναυτιλιακό τομέα έχει αναγνωρισθεί καί από τίς δύο πλευρές ή σημασία τών θαλάσσιων μεταφορών σά μία από τίς δυνάμεις πού βοηθούν αποτελεσματικά στήν ανάπτυξη καί προαγωγή τού μεταξύ τους εμπορίου. Σάν στόχος τής συνεργασίας στό ναυτιλιακό τομέα έχει τεθεί ή εξασφάλιση τής άρμονικής ανάπτυξης ανταγωνιστικών καί αξιόπιστων ναυτιλιακών τακτικών γραμμών μέ τήν παράλληλη διευκόλυνση τής ένεργου συμμετοχής όλων τών μερών σύμφωνα πάντοτε μέ τήν αρχή τής έλευθερης συμμετοχής σά TRADES έφόσον οι συμμετέχοντες σέβονται τίς άρχές τής έλευθερίας τού εμπορίου καί εργάζονται επί καθαρά έμπορικώς βάσεως.

Επίσης στίς Συμβάσεις αυτές υπογραμμίζεται μέ ιδιαίτερη έμφαση, ή σπουδαιότητα τού Κώδικα τής UNCTAD πού παρέχει μεταξύ άλλων, μεγάλες δυνατότητες στίς ναυτιλιακές γραμμές τών αναπτυσσόμενων Χωρών γιά συμμετοχή τους στό σύστημα τών Κόνφερανς.

Όπως είναι γνωστό ήδη δύο κοινοτικές χώρες (Γερμανία — Όλλανδία) έχουν κυρώσει τόν Κώδικα καί σύντομα θά ακολουθήσουν καί άλλες πράγμα πού σημαίνει ότι ή Σύμβαση τού Κώδικα θά εφαρμοσθεί σύντομα σ’ όλα τά TRADES τής Κοινότητας μέ τίς Χώρες ΑΚΕ πού έχουν επίσης κυρώσει τόν Κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι τό θαλάσσιο εμπόριο πού θά διακινείται από Κόνφερανς μεταξύ τών Χωρών αυτών θά υπάγεται

στίς ρυθμίσεις τού Κώδικα.

Στό σημείο αυτό θά ήθελα νά κάνω μία σύντομη παρεμβολή καί ν’ αναφερθώ στον Κοινοτικό Κανονισμό 954/1979 ή όπως είναι εύρύτερα γνωστός σάν τό BRUSSEL PACKAGE. ‘Ο Κανονισμός αυτός έγινε προκειμένου νά δοθεί ή δυνατότητα σά Κράτη τής Κοινότητας νά κυρώσουν τόν Κώδικα χωρίς νά παραβιάζονται οι υποχρεώσεις πού έχουν αναλάβει από τή Συνθήκη τής Ρώμης γιά διατήρηση τής πλήρους έλευθερίας τού εμπορίου βάσει τών αρχών τού έλευθερου καί θεμιτού ανταγωνισμού. Μέ τόν Κανονισμό αυτό δέν θίγονται τά δικαιώματα πού παρέχονται από τόν Κώδικα στίς αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτό βέβαια έχει γίνει απόλυτα αντιληπτό από τίς χώρες ΑΚΕ, οι όποιες έχουν αναγνωρίσει τή σκοπιμότητα τού Κανονισμού αυτού πού διευκολύνει τίς Κοινοτικές Χώρες νά κυρώσουν τόν Κώδικα χωρίς νά παραβιάσουν τίς υποχρεώσεις τους πού απορρέουν από τήν Συνθήκη τής Ρώμης εξασφαλίζοντας παράλληλα όλα τά δικαιώματα τών αναπτυσσόμενων Χωρών πού τούς παρέχονται βάσει τού Κώδικα.

‘Η συνεργασία τών Χωρών ΑΚΕ καί τής Κοινότητας στον τομέα τών τακτικών γραμμών αναμένεται ότι θά είναι καρποφόρα διά τής σωστής εφαρμογής τών διατάξεων τού Κώδικα ώστε νά αποκομισθούν καί τά όφέλη πού αναμέ-

νονται εκ τής εφαρμογής του. Σ’ αυτό τό σημείο θέλω νά επιμείνω καί νά τονίσω ότι ή βούληση όλων τών Χωρών γιά σωστή εφαρμογή τών διατάξεων τού Κώδικα είναι απόλυτα αναγκαία γιά νά έχει θετικά αποτελέσματα ή εφαρμογή του. Δέν άρκεί ή αποδοχή εκ μέρους μιάς χώρας τών δικαιωμάτων καί υποχρεώσεων πού απορρέουν από όποιαδήποτε Σύμβαση τήν όποία έχει κυρώσει αλλά τό βασικότερο είναι ό σεβασμός τών υποχρεώσεων αυτών καί ή πραγματική εφαρμογή τους από όλες τίς Χώρες πού τίς έχουν αποδεχθεί, διότι τότε μόνο θά μπορέσουν νά αποκομίσουν όλες οι Χώρες τά θετικά αποτελέσματα πού προσδοκούν. ‘Η Κοινότητα έξ όσων γνωρίζω καί άπ’ όσα περιλαμβάνονται στίς Συμβάσεις ΛΟΜΕ θά παρέξει κάθε δυνατή βοήθεια στίς Χώρες ΑΚΕ γιά νά εφαρμόσουν σωστά τίς διατάξεις τού Κώδικα. Επίσης μέ τήν διευκόλυνση τής δημιουργίας Joint Ventures πιστεύω ότι οι Χώρες ΑΚΕ θά βοηθηθούν νά δημιουργήσουν όσες δέν έχουν ακόμα δικές τους έθνικές γραμμές πού θά μετέχουν στίς Κόνφερανς πού θά διακινούν τό θαλάσσιο εμπόριο τακτικών γραμμών μεταξύ τών Χωρών τους καί τών Κοινοτικών Χωρών. ‘Η δημιουργία Joint Ventures στον τομέα τών τακτικών θαλάσσιων γραμμών πιστεύω ότι θά βοηθήσει ιδιαίτερα τίς Χώρες ΑΚΕ διά τής μεταφοράς κεφαλαίων, τεχνολογίας καί τού άπαραίτητου Know-how πρós αυτές.

Μιά σωστή καί ειλικρινής συνεργασία τών ενδιαφερομένων μερών στον τομέα αυτό είμαι πεπεισμένος ότι μπορεί νά αποδώσει τεράστια όφέλη στήν προσπάθεια τής περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης τών αναπτυσσόμενων Χωρών.

Πέραν όμως από αυτό ή Κοινότητα θά μπορέσει νά βοηθήσει παράλληλα καί τήν ανάπτυξη τών τακτικών θαλάσσιων γραμμών πού θά διακινούν τό εμπόριο μεταξύ τών Χωρών ΑΚΕ διευκολύνοντας καί προωθώντας έτσι όχι μόνο τήν συνεργασία Βορρά - Νότου αλλά καί εκείνη τού Νότου — Νότου πού είναι επίσης σημαντική γιά τήν συνεργασία καί ανάπτυξη σέ περιφερειακό επίπεδο τών αναπτυσσόμενων Χωρών.

Διατηρώ λοιπόν κάθε αισιοδοξία ότι μέσα σά διαγραφέντα πλαίσια τών Συμβάσεων ΛΟΜΕ καί μέ τήν ειλικρινή διάθεση γιά συνεργασία ότι θά προωθηθεί ακόμα περισσότερο ή γενικότερη αναπτυξιακή προσπάθεια τών Χωρών ΑΚΕ ή όποία περιλαμβάνει καί τόν τομέα τής ναυτιλίας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

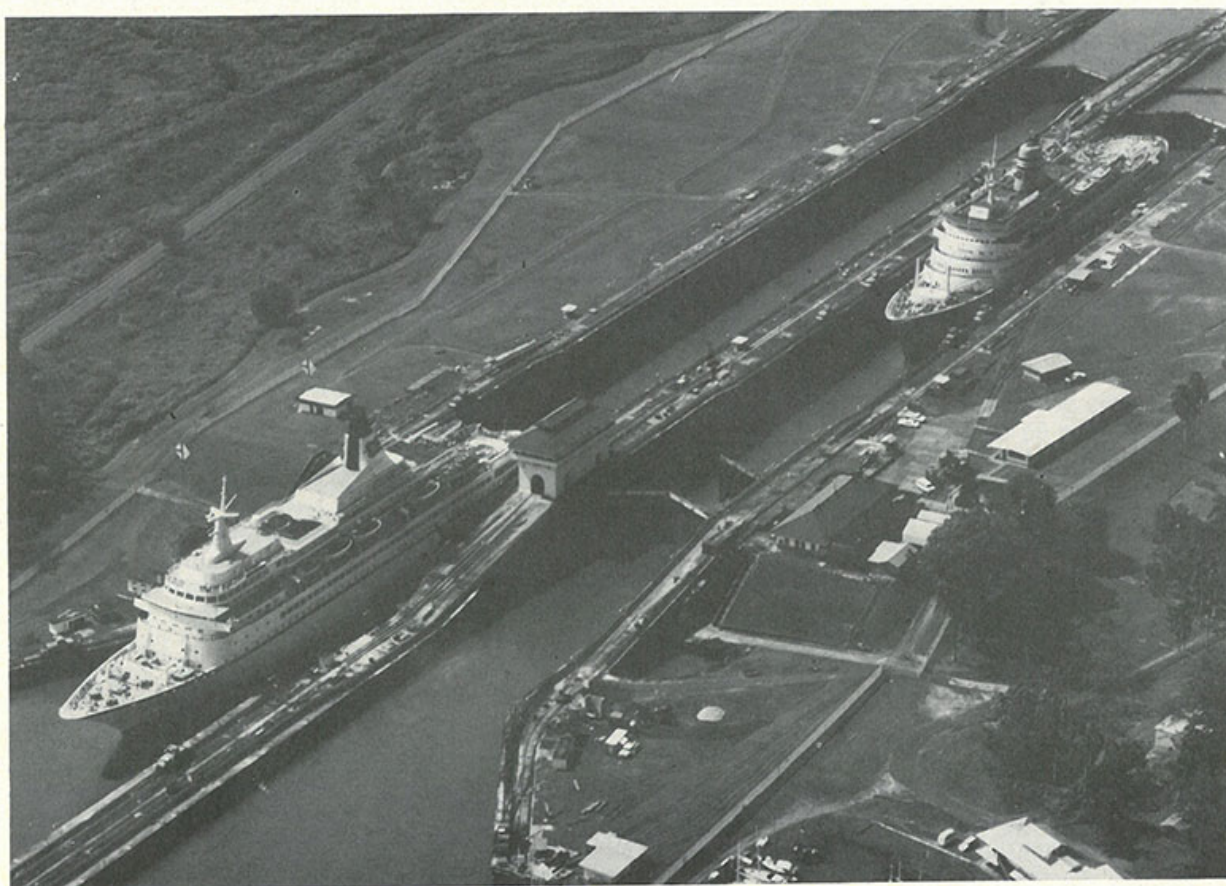
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7
ΠΕΡΑΙΕΥΣ 185 37

ΤΗΛ.: 4116127

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,

: Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
: Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*
: Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
: Tlx. 8955647 COTSEA G. Tel. (4027) 21 111*

"Ανοιγμα τῶν κινεζικῶν ναυπηγείων πρὸς τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἀγορὰ

Ἡ ἀνάθεση στὴν ἐταιρία SHIPCARE τοῦ Πειραιῶς τῆς ἐκπροσωπήσεως τῶν δύο κινεζικῶν κρατικῶν ἐταιριῶν China State Shipbuilding Corp. (CSSC) καὶ China Shipbuilding Trading Company (CSTC), ἐρμηνεύεται ὡς τὸ πρῶτο βῆμα γιὰ τὴ προσέλευση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ στὴν ἐκτέλεση ἐπισκευῶν καὶ ναυπηγήσεων στὴν δυναμικὰ ἀναπτυσσόμενη Κίνα καὶ τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ Πειραιᾶ σὰν ἓνα ἀπὸ τὰ κύρια ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ κόσμου.

Μέ κεντρικὰ γραφεῖα στὸ Πεκίνο καὶ περιφερειακὰ στὶς ἐπαρχίες τῆς Κίνας, ἡ China Shipbuilding Corp. περιλαμβάνει 26 ναυπηγεῖα συνολικῆς δυναμικότητας 80 ναυπηγικῶν κλινῶν τὰ ὁποῖα κατασκευάζουν ἐμπορικὰ καὶ πολεμικὰ σκάφη, ἐνῶ ἀπὸ τὸ 1977 ξεκίνησε ἡ παραγωγή πλοίων πρὸς ἐξαγωγή καὶ κατὰ τὴν τελευταία τριετία παραδόθηκαν σὲ ξένους ἐφοπλιστὲς 45 πλοῖα καὶ πλωτὲς ἐξέδρες πετρελαίου.

Στὸν ἐπισκευαστικὸ τομέα ἡ Κίνα προσφέρει σήμερα 17 ἐπισκευαστικὰ κέντρα ἐγκατεστημένα στὰ διάφορα λιμάνια τῶν κινεζικῶν ἀκτῶν, (Σαγκάη, Γκουαγκζοῦ, Ντάλιαν, Τιατζίν καὶ Γκουϊντο) ἐξοπλισμένα μὲ 24 δεξαμενές, ἡ μεγαλύτερη τῶν ὁποίων μπορεῖ νὰ δεχθεῖ σκάφη χωρητικότητας 70.000 τόν. d.w.

Οἱ παραπάνω ναυπηγικὲς καὶ ἐπισκευαστικὲς μονάδες τῆς Κίνας ἀπασχολοῦν συνολικὰ 300.000 ἐργατοτεχνίτες καὶ σύμφωνα μὲ τὴ μαρτυρία

γνωστῆς δυτικογερμανικῆς ἐταιρίας ἡ ὁποία ἔχει κατασκευάσει σειρὰ πλοίων ρόλ ὄν - ρόλ ὄφ, τὰ κινεζικὰ ναυπηγεῖα προσφέρουν πλέον ὕψηλὴ τεχνικὴ ποιότητα καὶ ἀπόλυτὴ συνέπεια στὸ χρόνο παραδόσεως. Ἀκόμη πρέπει νὰ υπογραμμισθεῖ ἡ σημαντικὴ τεχνολογικὴ ἐξέλιξη πού σημειώθηκε τὰ τελευταῖα χρόνια, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπόκτηση 20 ἀδειῶν παραγωγῆς (licences) μηχανῶν θαλάσσης, προπελῶν ἐλεγχόμενου βήματος, καλυμμάτων κυτῶν, λοιποῦ ἐξοπλισμοῦ μηχανοστασίου καὶ καταστρώματος καὶ σωστικῶν μέσων. Γνωστὰ ὀνόματα μηχανῶν ὅπως ἡ Σουλτσερ, ἡ κοινοπραξία B&W/MAN, καθὼς καὶ ἡ ἰαπωνικὴ Νταϊχάτσου κατασκευάζονται στὴν Κίνα, ὅπου γιὰ τὴν προαγωγή τῆς ποιότητος τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῶν μηχανολογικῶν κατασκευῶν λειτουργοῦν περισσότερα ἀπὸ 30 ἱνστιτούτα Ἑρεῦνης, συμπεριλαμβανομένης μονάδας ὑδροδυναμικῶν μελετῶν.

Σὲ καθαρὰ ἐμπορικὴ βάση τὰ κινεζικὰ ναυπηγεῖα παρουσιάζονται ἀρκετὰ ἀνταγωνιστικὰ καθὼς οἱ προσφερόμενες τιμές εἶναι κατὰ 25% χαμηλότερες ἐκείνων τῆς Νοτ. Κορέας στὸν τομέα τῶν νέων ναυπηγήσεων, ἐνῶ γιὰ ἐπισκευές ἡ διαφορά τῶν τιμῶν κυμαίνεται περὶ τὸ 10%. Ὅπως ἀναφέρθηκε κατὰ τὴ πρόσφατη press conference τῆς SHIPCARE, ἡ ἀναγκαία χρηματοδότηση παρέχεται κατὰ ποσοστὸ περὶ τὸ 80% ἀπὸ τὴν Κεντρικὴ Τράπεζα τῆς Κίνας μὲ

προϋποθέσεις πού ρυθμίζονται κατὰ περίπτωσιν.

Εκεῖνο πού κατὰ τὴ γνώμη μας θὰ παίξει καθοριστικὸ ρόλο στὴν πρόσκτηση ναυπηγικῶν συμβολαίων ἀπὸ Ἑλληνες ἐφοπλιστὲς θὰ εἶναι ἡ δυνατότης τῆς China State Shipbuilding Corp. νὰ παράσχει σὲ συνεργασία μὲ τὸ κινεζικὸ κράτος ἀπασχόληση τῶν παραγγελλομένων πλοίων γιὰ μίαν χρονικὴ περίοδο, στὴ μεταφορά φορτίων πού προορίζονται ἢ ἐξάγονται ἀπὸ τὴν Κίνα.

Μιά τέτοια ἐξέλιξη δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται καθὼς εἶναι παγκόσμια γνωστὴ ἡ μεθοδικότης τῶν Κινέζων στὴ δημιουργία τῶν κατάλληλων προϋποθέσεων γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς χώρας τους καὶ ἀξίζει κλείνοντας νὰ σημειώσουμε τὴν φράση ἐνός κορυφαίου Νοτιοκορεάτη ναυπηγοβιομήχανου, ὁ ὁποῖος ὅταν ρωτήθηκε πρὶν λίγα χρόνια γιὰ τὴν προσφέρουν καλύτερους ὁρους ἀπὸ τοὺς ἰάπωνες συναδέλφους τους ἀπάντησε:

«κάνουμε ὅ,τι εἶναι δυνατό νὰ ἐξασφαλίσουμε ἐργασίες πρὶν μποῦν στὴν ἀγορὰ οἱ Κινέζοι». Πρέπει νὰ σημειώσουμε ἐπίσης ὅτι πρὸς μίαν τέτοια ἐξέλιξη εἶχε μιλήσει ὁ ἀρμόδιος Κινέζος ὑπουργὸς κατὰ τὴν πρόσφατη ἐπίσκεψή του στὴν Ἑλλάδα, ὁπότε συζητήσε τὸ θέμα τῆς διαλύσεως ἑλληνικῶν πλοίων στὰ κινεζικὰ διαλυτήρια καὶ τὶς ναυπηγήσεις νέων τὰ ὁποῖα γιὰ ἓνα χρονικὸ διάστημα θὰ εὑρίσκαν ἀπασχόληση στὶς κινεζικὲς μεταφορές.

Your Suppliers in "SINGAPORE"

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

REPRESENTATIVE IN GREECE: Mr. George N. Pililis



SHIP CHANDLERS
PROVISIONS - DECK - ENGINE - CABIN STORES

TEL.: 46.32.546 — 76.63.919, TELEX: 21 1861

Cable: "HELLENICO" SINGAPORE Telex: RS 34171 SEVSEA Tel: 533.6673

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΦΟΡΟΥΜ

Ένας ιδιόρρυθμος οργανισμός. Τό μέγα πρόβλημα της υπερπροσφοράς τοννάς και οι προσπάθειες περιορισμού του. Από τη «διάλυση - ναυπήγηση» στη «διάλυση χωρίς αντικατάσταση». Η σύσκεψη του Χόγκ Κόγκ και οι έλπιζόμενες συνέπειες. Η σημερινή δύναμη του Φόρουμ.

Τό International Maritime Industries Forum (IMIF) που θά μπορούσαμε νά τό πούμε «Διεθνές Βήμα Ναυτιλιακής Βιομηχανίας» είναι ένας ιδιόρρυθμος οργανισμός. Χωρίς καταστατικό χάρτη, μοιάζει περισσότερο μέ έναν ελεύθερο ανεπίσημο έντολοδόχο που αντιπροσωπεύει όλους τους τομείς της ναυτιλίας, τους πλοιοκτήτες, τους ναυπηγούς, τις τράπεζες, τις εταιρίες πετρελαίου κλπ.

Γεννημένο πριν από 10 χρόνια μέσα στην κρίση του πετρελαίου, ενδιαφέρθηκε άμεσα για τό τεράστιο πλεόνασμα της πετρελαιοφόρου χωρητικότητας που απειλούσε τότε την αγορά και στο όποιο επανέρχεται τώρα συμπληρώνοντας έναν ολόκληρο κύκλο. Σέ όλα αυτά τό ενδιαμέσολογία τό Φόρουμ δέν παράλειψε νά καταπιαστεί μέ όλα τά σχετικά προβλήματα. Ζήτησε από τις Κυβερνήσεις τόν αυστηρότερο έλεγχο τών πλοίων, από τούς ασφαλιστές μία αυστηρότερη πολιτική απέναντι στους υποπτους πλοιοκτήτες και από τούς Νηογνώμονες νά μήν αφήσουν νά χαλαρωθούν οι κανόνες ασφαλείας μόνο και μόνο για νά κρατήσουν τις δουλειές τους μέσα σέ μία ματαιωμένη αγορά. Δέν ξεχνούσε όμως ποτέ πώς τό κλειδί αυτής της παγκόσμιας ναυτιλιακής δυστυχίας — ή όποια συμπλήρωσε ήδη περισσότερα χρόνια από όσα αριμεί ή ηλικία του Φόρουμ — βρίσκεται πάντα στην υπερπροσφορά του τοννάς. Καί σ' αυτό τό βασικό πρόβλημα ξαναγύρισε τώρα μέ μία ξανανωμένη όρμη.

Η κινητήρια δύναμη πίσω απ' αυτή τη στροφή είναι αναμφισβήτητα ό τραπεζίτης Jim Davis, πρόεδρος του Φόρουμ τά τελευταία τέσσερα χρόνια, ό όποιος πιστεύει ότι ή θεωρία για τις κυκλικές περιοδικές κρίσεις της ναυτιλίας δέν ισχύει πιά. Κατά τη γνώμη του ή μόνη όδός σωτηρίας για τη ναυτιλία είναι νά υποβληθεί σέ μία μεγάλη δομική αλλαγή. Πράγμα που σέ απλούστερη και ώμότερη γλώσσα σημαίνει πώς τό 15% του παγκόσμιου έμπορικού στόλου πρέπει νά διαλυθεί και πώς τά ναυπηγεία πρέπει νά περιορίσουν τά προγράμματά τους ώστε νά διευκολύνουν αυτή τη λύση. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού τό I-

MIF πρότεινε αρχικά τό σύστημα «διάλυση - ναυπήγηση» και σέ μία έποχή μάλιστα προσδιόρισε σάν στόχο του συστήματος τόν ρυθμό «δύο προς ένα». Όταν τό σύστημα αυτό απέτυχε, τό Φόρουμ προχώρησε προς την σκληρότερη πρόταση της διαλύσεως χωρίς αντικατάσταση. Πρόταση φυσικά που αποτελεί ιδιαίτερα δύσπεπτο καταπότιο για τά ναυπηγεία. Αυτό άλλωστε είναι και τό μεγαλύτερο πρόβλημα, δεδομένου ότι τά ναυπηγεία διαθέτουν την ισχυρότερη πολιτική έπιδρομή από κάθε άλλο κλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και αποτελούν έπομένως τό σπουδαιότερο παράγοντα για τη συνηγορία του σχεδίου που σέ τελική ανάλυση αφορά τις Κυβερνήσεις.

Μία πρώτη απόδειξη για την πρόθεση του Φόρουμ όπως κερδίζει την υπόθεση μέ τά ναυπηγεία, υπήρξε ή έντός του Μαρτίου συγκληθείσα στό Χόγκ Κόγκ σύσκεψη που συγκέντρωσε τούς εκπροσώπους τών ναυπηγικών συγκροτημάτων που αντιπροσωπεύουν πάνω από τό 80% της παγκόσμιας παραγωγής. Στόχος της σύσκεψης αυτής ήταν ή δημιουργία ενός κεφαλαίου για την ένισχυση της διαλύσεως πλοίων και έπομένως για την εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης. Εάν οι πράξεις τών συμμετασχόντων στη σύσκεψη αποδειχθούν έξίσου καλές μέ τούς λόγους που ακούστηκαν στη σύσκεψη, τό Φόρουμ θά έχει πετύχει ένα σοβαρό ρήγμα στο σημερινό αδιέξοδο, καθώς μάλιστα ή 'Ιαπωνία υποσχέθηκε ήδη νά μελετήσει σοβαρώς και λεπτομερώς τό θέμα του κεφαλαίου. Αλλά και αν ακόμα οι πράξεις δέν αποδειχθούν έξίσου καλές, τό γεγονός ότι τά ναυπηγεία της 'Ιαπωνίας, της Ν. Κορέας και της Εύρώπης συνήλθαν σέ κοινή σύσκεψη, είναι τόσο σπάνιο και τόσο σπουδαίο, ώστε αυτό και μόνο νά θεωρείται σάν ένας μικρός θρίαμβος που θά μπορούσε νά οδηγήσει προς μία μεγαλύτερη μελλοντική συνεργασία.

Πάντως ή ευφορία που ακολούθησε τις συζητήσεις του Χόγκ Κόγκ χρησίμευσε στό νά φωτισθούν καλύτερα τά δύο μεγάλα προβλήματα που αντιμετώπιζε ανέκαθεν τό IMIF: πρώτον ότι ή ιδιωτική πρωτο-

βουλία δέν προσαρμόζεται εύκολα στη συλλογική θέληση. Καί δεύτερον ότι στίς διάφορες χώρες ή ναυτιλία αποτελεί χαμηλής προτεραιότητας παράγοντα, πριν από την ένίσχυση του όποιου οι Κυβερνήσεις λαμβάνουν κατά κανόνα ύπόψη τις γενικότερες κοινωνικές συνέπειες. Οι δύο αυτές διαπιστώσεις έξηγούν γιατί στην πράξη έχουν γίνει έλάχιστα βήματα. Αν ή σύσκεψη του Χόγκ Κόγκ καταφέρει νά σπάσει κάπως αυτά τά πρότυπα, είναι ακόμα θέμα εικασιών. Βέβαια τά 150 έκατομ. δολλάρια ως έτήσια έπιχορήγηση για νά καταστεί έλκυστικότερη στους έφοπλιστές ή διάλυση τών πλοίων τους και τά 10 έκατομ. δολλάρια που χρειάζονται για νά εγκατασταθούν νέα διαλυτήρια σέ υπανάπτυκτες χώρες, όπως ή Λιβερία, είναι για τά διεθνή μέτρα αρκετά μέτρια ποσά. Αποτελούν όμως μία κάποια άρχή. Γι' αυτό άλλωστε όσοι πιστεύουν ότι ό σκοπός είναι νά ενθαρρυνθεί ή κοινή γνώμη για τά προβλήματα της ναυτιλίας, θεωρούν ότι και μόνη ή ύπαρξη του IMIF αποτελεί μία έντυπωσιακή έπιτυχία. Όσοι όμως πιστεύουν ότι ή απλή ενημέρωση δέν αρκεί αν δέν οδηγεί σέ μία θετικότερη και πλατύτερη δράση, μπορεί νά βλέπουν μέ λιγώτερο ένθουσιασμό τό IMIF και τις μέχρι τώρα πράξεις του.

Σήμερα τό IMIF περιλαμβάνει ως μέλη του 107 εταιρίες από τις όποιες 36 έφοπλιστικές, 27 τραπεζιτικές, 20 ναυπηγικές και 5 πετρελαϊκές. Παράλληλα μετέχει ένας σεβαστός αριθμός παρατηρητών προερχομένων από διεθνείς οργανισμούς, όπως ό IMO, ή UNCTAD, τό Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο, ή 'Ιντερτάνκο, ή 'Ιντερκάργκο κ.λ.π. Έξάλλου 16 χώρες αντιπροσωπεύονται σήμερα στο Φόρουμ, τό όποιο πραγματοποιεί τακτικές συνελεύσεις δύο φορές τό χρόνο. Φυσικά είναι χαρακτηριστική ή άπουσία τών ΗΠΑ οι όποιες φοβούνται ότι ή συμμετοχή τους θά συνιστούσε παράβαση του εναντίον τών Τράστ νόμου, ό όποιος έν τούτοις θεωρείται ξεπερασμένος και άπρηχαιωμένος για μία διεθνούς μορφής υπόθεση όπως είναι ή βιομηχανία τών θαλασσίων μεταφορών.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX 2249 - TELEPHONE 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αριθ. 6918/13.5.85

Διαδικασία 'Ασφαλιστικών Μέτρων — Splendour Company κατά Μ. Κυριακού. Δικηγόροι: Έμμ. Κατσούλης, Γ. Τσάκωνας, Α. Σινανιώτης, Στ. Δεληκωστόπουλος, Γ. Πολυγεώργης

Αίτησις ασφαλιστικών μέτρων (παροχή αδείας έγγραφης προσημειώσεως υποθήκης). Σύμβασις χρονοναυλώσεως. Τροποποιήσις ταύτης δι' ανταλλαγής τηλετυπημάτων και διά τηλεφωνικής αποδοχής υπό ναυλωτού προταθείσης και συμφωνηθείσης μειώσεως ναύλου. Παρά ταύτα επιδίωξις έκναυλωτού πρὸς εἰσπραξίν ἀρχικοῦ ναύλου, ἐπικαλουμένου μὴ τροποποιήσιν ὁρου ναυλοσυμφώνου περὶ μειώσεως ποσοῦ ναύλου. Αἰτήσις ασφαλιστικῶν μέτρων (προσημειώσεως υποθήκης) ἐκναυλωτοῦ κατὰ ἐγγυητοῦ δι' ἀπαιτήσεις ἐκ ναύλου, βάσει τῆς ἀρχικῆς (πρὸ τῆς τροποποιήσεως τῆς) συμβάσεως ναυλώσεως, ἐπικαλουμένου κλονισμόν οἰκονομικῆς θέσεως ἐγγυητοῦ. Ἀπόρριψις αἰτήσεως, ἐπὶ αἰτιολογία ὅτι ὁ ναυλωτὴς ἐτήρησε τοὺς ὁρους τοῦ τροποποιηθέντος ὡς πρὸς τὸν ναῦλον ναυλοσυμφώνου καὶ λόγω ἀρκούντων ἰσχυρῶς οἰκονομικῆς θέσεως ἐγγυητοῦ, βελτιωθεῖσης σημαντικῶς τελευταίως.

Ἐπειδὴ αἱ ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεις πλειόνων πιστωτῶν τοῦ καθ' οὗ, δικώκουσαι ἐπὶ παρομοίῳ κατὰ τὰ κύρια σημεῖα ἱστορικῶν καὶ ἐπὶ τῇ ἐπικλήσει ἐπαιγούσης περιπτώσεως ὡς καὶ ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ κινδύνου μὴ ἱκανοποιήσεως τῶν ἀπαιτήσεων τῶν λόγω τῆς ἡλαττωμένης περιουσιακῆς καταστάσεως τοῦ ὀφειλέτου ὡς ασφαλιστικῶν μέτρων τὴν ἐγγραφὴν προσημειώσεως υποθήκης ἐπὶ ἀκινήτων τούτου, εἶναι νόμῳ βάσιμοι, στηριζόμενοι εἰς τὰς περὶ συμβάσεων, (εἰδικότερον συμβάσεως χρονοναυλώσεως), δανείου, ἐγγυήσεως διατάξεις τοῦ Ἀγγλικοῦ δικαίου, εἰς τὰς ὁποίας ὑπεβλήθησαν τὰ μέλη κατὰ τὴν κατάρτισιν μεταξὺ τῶν τῶν συμφωνιῶν ἐκ τῶν ὁποίων φέρονται ὡς ἀπορρέουσιν αἱ προβλλόμεναι ἀξιώσεις (ἀρθρ. 25 ΑΣ.Κ.) προσέτι δέ, αἱ αὐταὶ αἰτήσεις, στηρίζονται καὶ εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 682 ἐπ. 706 Κ.Πολ.Δικ. Ὅθεν δέον νὰ ἐρευνηθοῦν περαιτέρω δι' οἰκονομίαν χρόνου καὶ δαπάνης (ἀρθρ. 41, 246 Κ.Πολ.Δικ.). Μετὰ τῶν αἰτήσεων τούτων ἐξ ἄλλου, δέον νὰ συνεδικασθῇ ἡ διὰ προφορικῆς δηλώσεως ἐπ' ἀκροατηρίου ἀσκηθεῖσα πρόσθετος ὑπὲρ τοῦ καθ' οὗ παρέμβας ἐκ μέρους τῆς ἐν Παναμᾷ ἐδρευούσης Ἑταιρίας Athenian Tankers Management S.A.

Ἐπειδὴ αἱ κατὰ τοῦ καθ' οὗ αὐτοφειλέται — παραιτηθέντες τῶν δικαιωμάτων τῆς διαιρέσεως καὶ διζήσεως — τὰς ὑπο-

χρεώσεις ἅς ἀνέλαβεν ἐναντὶ τῶν αἰτουσῶν ἡ τύποις ἐν Παναμᾷ ἐν τοῖς πράγμασι δὲ ἐν Πειραιεὶ ἐδρευούσα ναυτιλιακὴ ἑταιρεία Athenian Tankers, ἐν συνεχείᾳ τοῦ κατωτέρω ἀναφερομένου πλέγματος συμβάσεων. Δέον δὲ νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ καθ' οὗ εἶναι Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. Κατὰ τὰς εἰς τὰς αἰτήσεις ἐκτιθέμενας, αἱ κατὰ τῆς πρωτοφειλέτιδος ἀπαιτήσεις εἶναι ἐν μέρει ληξιπρόθεσμοι ipso facto κατὰ τὸ ὑπόλοιπον δὲ κατέστησαν τοιαῦται κατ' ἐφαρμογὴν εἰδικῶν ὁρων τῶν συμβάσεων μεταξὺ τῶν αἰτουσῶν καὶ αὐτῆς (πρωτοφειλέτιδος) ἅτε τῆς τελευταίας φερομένης ὡς καταστάσεως ὑπερημέρου, περὶ τὴν ἐκπλήρωσιν ὑποχρεώσεων τῆς ἐκ τοῦ κατωτέρω συμβατικοῦ πλέγματος. Ἐπειδὴ τὸ συνδέον τὴν πρωτοφειλέτιδα καὶ τὰς αἰτούσας συμβατικῶν πλέγμα, ὡς τοῦτο προκύπτει ἐκ τῶν ἐπικαλουμένων καὶ προσκομιζομένων ἐγγράφων καὶ ἐκ τῶν ὑπὸ τῶν νῦν διαδίκων συνομολογουμένων ἔχει ὡς ἐξῆς: Ἡ Athenian Tankers συνήψε τὰς κάτωθι συμβάσεις ναυλώσεως:

1. Τὴν ὑπὸ ἡμερομηνίαν 2-9-1980 χρονοναυλώσιν διαρκείας πέντε (5) ἐτῶν μετὰ τῆς αἰτούσης Splendour Company ἐδρευούσης ἐν Παναμᾷ σχετικῶς μετὰ τὸ πλοῖον «Γουόρλντ Ἀθηνιαν».

2. Τὴν ὑπὸ ἡμερομηνίαν 2-9-1980 χρονοναυλώσιν μετὰ τῆς αἰτούσης Achievement Company, διαρκείας 4 ἐτῶν σχετικῶς μετὰ τὸν πλοῖον «World Cosmos» νῦν «World Casple». Ἡ σύμβασις αἴτη ἰσχύει καὶ ἐκτελεῖται εἰς εἰσέτι.

3. Χρονοναυλώσιν ὑπὸ ἡμερομηνίαν 4-9-1980 μετὰ τῆς αἰτούσης Industry Company διαρκείας πέντε (5) ἐτῶν σχετικῶς μετὰ τὸ πλοῖον «World Crave».

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συμβάσεων χρονοναυλώσεως, προέκυψαν ἐν συνεχείᾳ αἱ ἐξῆς σχέσεις μεταξὺ τῶν αἰτουσῶν καὶ τῆς πρωτοφειλέτιδος:

A. Splendour Athenian ἐν σχέσει πρὸς τὸ πλοῖον «World Athenian»

Δυνάμει τῆς ὑπὸ ἡμερομηνίαν 4-3-1983 συμβάσεως καταβολῆς ἀποζημιώσεως

(Compensation agreement) συνεφωνήθη μετὰ τῶν ὡς ἄνω ἑταιρειῶν ὅπως ἡ Athenian καταβάλῃ τὸ ποσὸν τῶν Δολλαρίων ΗΠΑ 750.000 ἐφ' ὅσον θὰ ἐτερματίζετο τὸ προαναφερθέν ναυλοσύμφωνον καὶ θὰ ἐπωλεῖτο τὸ πλοῖον εἰς τρίτους ὅπερ καὶ ἐγένετο. Δυνάμει τῶν ὁρων τῆς συμβάσεως ἀποζημιώσεως τὸ ἀνωτέρω ποσὸν συνεφωνήθη νὰ καταβληθῇ διὰ 36 διαδοχικῶν ἐντόκων μηνιαίων δόσεων, ἐξ ὧν αἱ πρῶται 35 θὰ ἀνῆρχοντο εἰς Δολλάρια ΗΠΑ 20.833 ἑκάστη καὶ ἡ τελευταία εἰς Δολλάρια ΗΠΑ 20.845. Τὴν ἀνωτέρω σύμβασιν ἀποζημιώσεως ἡγγυήθη προσωπικῶς ὡς αὐτοφειλέτης ὁ καθ' οὗ ἡ αἰτήσις. Περαιτέρω, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς καταβολῆς τῶν ὡς ἄνω μηνιαίων δόσεων, ἐξοδόθησαν ὑπὸ τῆς Athenian ἰσάριθμα γραμμάτια εἰς διαταγὴν (promissory notes) φέροντα τὴν ἐγγυήσιν τοῦ καθ' οὗ. Περαιτέρω, δυνάμει τῆς ὑπὸ ἡμερομηνίαν 8-7-1982 συμβάσεως, μεταξὺ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω ἑταιριῶν, συνεφωνήθη ὅπως ἡ Splendour «δανείσῃ» εἰς τὴν Athenian, προκειμένου νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ρευστότητά τῆς ἐν σχέσει μετὰ τὴν χρονοναυλώσιν τοῦ πλοῖου World Athenian ποσὸν Δολλαρίων ΗΠΑ 1.942.012,80. Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὡς ἄνω συμβάσεως, ἐπιστώθη τμηματικῶς ἡ Athenian μετὰ τὸ ποσὸν τῶν Δολλαρίων ΗΠΑ 1.024.819. Τὸ ποσὸν τοῦτο συνεφωνήθη ὅπως ἀποπληρωθῇ διὰ 48 μηνιαίων ἰσοπόσων διαδοχικῶν δόσεων, ἐξοδόθησαν δὲ εἰς ἐξασφάλισιν τῶν δόσεων ἰσάριθμα γραμμάτια εἰς διαταγὴν (promissory notes) ποσοῦ Δολλαρίων ΗΠΑ 21.350,40 ἑκάστον. Τὰς ὑποχρεώσεις τῆς Athenian καὶ ἐκ τῆς ὡς ἄνω συμβάσεως ἡγγυήθη ὁ καθ' οὗ ὡς αὐτοφειλέτης, ἐνῶ ἡγγυήθη ἐπίσης ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὁρους καὶ τὰ γραμμάτια ἄτινα ἐξοδόθησαν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δόσεων τοῦ δανείου. Ἐξ ἄλλου, δυνάμει συμβάσεως ἀπὸ 8-7-1982 αἱ ἐκ τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως ἀπαιτήσεις τῆς Splendour κατὰ τῆς Athenian ἐξεχωρήθησαν πρὸς τὴν ἐν Λίβερνι ἐδρευούσαν ἑταιρείαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν International Capital Corporation (ὡσαύτως αἰτούσαν).

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

B. Achivement — Athenian εν σχέσει προς τό πλοίο «World Castle».

Δυνάμει συμβάσεως από 30-9-1983 ή ως άνω αίτουσα έχορήγησεν προς την Athenian «δάνειον» ποσού Δολλαρίων ΗΠΑ 600.000 υπό τούς προαναφερθέντας άνωτέρω (παράγραφος Α) όρους. Ή απόδοσις του δανείου θά εγίνετο εν προκειμένω διά 28 μηνιαίων δόσεων εξ ών αι 27 θά ανήρχοντο εις Δολλάρια ΗΠΑ 21.429 εκάστη ή δέ τελευταία εις Δολλάρια ΗΠΑ 21.417. Τήν σύμβασιν ταύτην ως και τά σχετικά γραμμάτια ήγγυήθη ως αυτοφειλέτης ο καθ' ου καθ' ών. Τό πλοίο «world Castle» εξακολουθεί νά παραμένη υπό ναύλωσιν.

Γ. Industry — Athenian εν σχέσει προς τό πλοίο «Wrold Crane»

Μεταξύ των ως άνω συμβληθέντων, συνήφθη την 3-12-1982 σύμβασις αποζημιώσεως (compensation agreement) μέ περιεχόμενον όμοιον προς τό άνωτέρω εν παραγράφω Α αναφερόμενον. Καί την σύμβασιν ταύτην ήγγυήθη ως αυτοφειλέτης άμφοτέροι ο καθ' υ, ως επίσης και τά 36 γραμμάτια τά εκδοθέντα υπό της Athenian προς διασφάλισιν της πληρωμής των δόσεων της αποζημιώσεως.

Τήν 30-9-1983 συνήφθη μεταξύ όλων των προαναφερθεισών εταιρειών και της International Capital Corporation, (εις την όποιάν ή Sspledour είχε εκχωρήσει τά εκ της συμβάσεως της δανειοδοτήσεως δικαιώματά της) έφ' ενός και των Μηνά Ξενοφ. Κυριακού και Όδυσσέως Κυριακού άφ' ετέρου ως έγγυητών μία «γενική σύμβασις» μέ σκοπόν νά συσχετίση και ένοποίηση όλας τάς εκ των άνωτέρω μερικωτέρων συμβάσεων υποχρεώσεις της πρωτοφειλέτιδος Athenian Tankers και του έγγυητού των Μηνά Κυριακού προς όλας τάς άνωτέρω αντισυμβαλλομένας εταιρείας. Εις την γενικήν ταύτην σύμβασιν περιλαμβάνεται και ο όρος 6.01 έχων ως εξής: «Όλα τά δάνεια συμφώνως προς τάς ρηθείσας συμβάσεις (νοούνται όλα αι άνωτέρω συμβάσεις μεταξύ των προαναφερθεισών εταιρειών) όμοι μέ όλους τούς σχετικούς τόκους και όλα τά άλλα χρηματικά ποσά που όφειλονται επί τη βάσει της παρούσης, κατόπιν αίτήσεως άπευθυνομένης προς την Athenian θά καταστούν άπαιτητά ή έπιστρεπτέα, άμέσως ή συμφώνως προς ό,τι όρισθήσεται εις την εν λόγω αίτησιν, έάν: α) ολονδήποτε κεφάλαιον ή όφειλόμενος τόκος, ως προς ποσά όφειλόμενα σχετικώς προς τάς ρηθείσας συμβάσεις δέν πληρωθή από την Athenian Tankers κατά την όρισθείσαν ήμέραν ή εις περίπτωσην ποσών των όποιων συμφωνήθη ή πληρωμή επί τη υποβολή σχετικών αίτήσεων, άμέσως μόλις γίνει ή σχετική αίτησις ή... ε) έάν ή τρέχουσα ναύλωσις του πλοίου «Wrold Castle» προς την Athenian παραβιασθή κατά τινά ουσιώδη τρόπον, ληθί ή

καταγγελθή από την Athenian ή τόπλοιον άποσυρθή δι' ολονδήποτε λόγον από την ύπηρεσίαν της Athenian συμφώνως προς τό ναυλοσύμφωνον μέ την εταιρείαν Achievement Co. S.A.».

Εις τάς υπό κρίσιν αίτήσεις αποδίδεται εις την πρωτοφειλέτιδα ή εξής παράβασις, κατά την αυτολεξεί διατύπωσιν των δικογράφων. «... Ήδη ή ATHENIAN όφείλει εις την έκναυλώτριαν εταιρείαν Achievement Company S.A. ένενκα του κατά τά άνωτέρω ναυλοσυμφώνου τό ποσόν των 741.000 Δολλαρίων ΗΠΑ περίπου διά ναύλων, τό ποσόν των 682.000 Δολλαρίων ΗΠΑ περίπου διά διαφόρους δαπάνας του πλοίου πλέον τόκων εξ 26.000 Δολλαρίων ΗΠΑ ήτοι συνολικώς τό ποσόν του 1.449.000 Δολλαρίων ΗΠΑ, παραβιάσασα ούτω ουσιαδέστατον όρον του ναυλοσυμφώνου περί της πληρωμής του ναύλου και των διαφόρων δαπανών και συνεισφορών». Μέ βάσιν δέ την φερομένην ως διαπραχθείσαν υπό της πρωτοφειλέτιδος ως άνω παράβασιν αι αίτουσαι απέστειλαν προς αυτήν τηλετυπικόν μήνυμα από 5-3-1985 προερχόμενον από δηκηγόρον του Χόγκ Κόγκ διά του όποιου εξήτουν όπως τούς καταβληθούν εκ μέρους της (της ATHENIAN) και εκ μέρους του έγγυητού όλα τά εκ των προαναφερθεισών συμβάσεων (δανείων - αποζημιώσεων) όφειλόμενα ποσά άνερχόμενα κατά τούς υπολογισμούς των εις Δολλάρια ΗΠΑ 1.904.012. Δέον όμως νά σημειωθή ότι τόσον εις τό ρηθέν τηλετυπικόν μήνυμα όσον και εις την υπό κρίσιν αίτησιν δέν προσδιορίζεται συγκεκριμένως ούτε ποίας χρονικής περιόδου ο ναύλος όφείλεται, ούτε ή μέθοδος υπολογισμού τούτου ούτε ή φύσις ή τό είδος των αξιουμένων δαπανών του πλοίου ώστε νά καταστή δυνατή ή πιθανολόγησις της ύπάρξεως των ως άνω άπαιτήσεων. Έτσι δέ πλέον καθίσταται άνέφικτος ο έλεγχος της προβαλλομένης άπαιτήσεως λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ο μέν παριστάμενος καθ' ου προβάλλει ήτιολογημένον άρνησιν κατά της ταύτης, εις δέ τό τηλετυπικόν μήνυμα ούδεμία μνεία της συμβάσεως ναυλώσεως γίνεται αλλά αντίθέτως γίνεται άναφορά εις την ρηθείσαν γενικήν σύμβασιν της 30-9-1983 και εις τά εις εκτέλεσιν ταύτης εκδοθέντα γραμμάτια (promissory notes). Αι άνωτέρω άσάφειαι εξ άλλου δέν διηκρυνίσθησαν ούτε κατά την επ' άκροατηρίω διαδικασίαν ούτε διά των προσκομισθέντων έγγραφων. Ούτω, εκ του προσκομισθέντος ένώπιον του Δικαστηρίου άποδεικτικού ύλικού (έμματαύρων άποδείξεων και έγγραφων) επιθανολογήθησαν και τά εξής εισέτι πραγματικά περριστατικά:

Τήν 6-3-1985 έπραγματοποιήθη εν Πειραιεί συνάντησις μεταξύ εκπροσώπου των έκναυλωτών (P. HEATH) και εκπροσώπου των ναυλωτών διά την εξεύρεσιν λύσεως επί του άναφύοντος προβλήματος. Κατά την συνάντησιν ταύτην έπρωτάθη υπό του εκπροσώπου των έκναυλωτών ή πληρωμή προς τούς πλοιοκτήτας, επί πλέον του ποσού των Δολλαρίων ΗΠΑ 585.000,

αντιπροσωπεύοντος ύπόναυλον εκχωρηθέντα ήδη πρότερον εις τούς πλοιοκτήτας, Δολλαρίων ΗΠΑ 100.000 την 21-3-1985 και ετέρων Δολλαρίων ΗΠΑ 132.300 την 2-4-1985. Έν σχέσει προς τάς ως άνω διαπραγματεύσεις οι πλοιοκτήται απέστειλαν προς την Athenian Tankers τό από 19-3-1985 τηλετυπικόν μήνυμα τό όποιον επιγράφεται: Σχέδιον — Συμφωνίας (Draft agreement) και τό όποιον ήρχιζε μέ τάς κατωτέρω φράσεις έχούσας εν Έλληνική μεταφράσει ως εξής: «Εις αντιστάθμισμα της εξασφαλίσεως υπό των ναυλωτών έπαρκους και νομικώς εξαναγκαστής, προσωπικής έγγυήσεως του Μηνά Ξεν. Κυριακού υπέρ των πλοιοκτητών, έγγυωμένου την υπό των ναυλωτών εκπλήρωσιν των υποχρεώσεων σχετικώς μέ τό εν επικεφαλίδι πλοίο (World Castle), υπό τόν συνημμένο τύπον και τούτο υπό την αυστηράν επιφύλαξιν του δικαιώματος των πλοιοκτητών εκ του ναυλοσυμφώνου και των δανειοδοτικών συμβάσεων, οι πλοιοκτήται είναι έτοιμοι νά άποδεχθούν τά ακόλουθα...» Ή κολλούθει τό κείμενον της συμφωνίας απολύτως συμφώνον προς τάς γενομένας την 6-3-1985 προτάσεις των έκναυλωτών. Βάσει της συμφωνίας ταύτης ο συμπεφωνημένος ναύλος έμειοϋτο από 3-1-1985 από Δολλάρια 13 κατά τόνον εις Δολλάρια ΗΠΑ 8, οι ναυλωται άνελάμβανον την υποχρέωσιν νά υποβάλλουν καταστάσεις έσόδων - δαπανών καθ' όρισμένον τύπον, παρτίθετο αναλυτικώς πίναξ όφειλόμενων ναύλων από του Δεκεμβρίου 1984 μέχρι και της 3-3-1985 (άνερχομένων συνολικώς εις Δολλάρια υπό των ναυλωτών καταβολών, άνερχομένων εις Δολλάρια ΗΠΑ 1.008.001 και όριζετο ότι τό όφειλόμενον υπόλοιπον εκ Δολλαρίων ΗΠΑ 175.260 πλέον τόκων ήτοι συνολικώς 282.400 Δολλάρια ΗΠΑ έπρεπε νά καταβληθή κατά Δολλάρια ΗΠΑ 100.000 μέχρι της 21ης Μαρτίου 1985 και κατά Δολλάρια ΗΠΑ 182.300 μέχρι 2-4-1985. Περαιτέρω, εγένετο πρόβλεψις περί του τρόπου καταβολής των όφειλών κατά τάς μή εισέτι ληξιπρόθεσμους δόσεις των, προσετίθετο δ' εν τέλει ή φράσις: «Όλοι οι ύπόλοιποι όροι και συμφωνία του ναυλοσυμφώνου και αι προσθήκαι ή τροποποιήσις αυτού, παραμένουν εν πλήρει ίσχύϊ».

Παρά όμως την εν προοίμιο του εν λόγω τηλετυπικού μηνύματος γενομένην μνείαν ότι ήτο συνημμένον τό κείμενον της έγγυήσεως, τό όποιον έπρεπε νά παράσχη ο έγγυητής, τό κείμενον τούτο δέν ήτο συνημμένον, αλλά διεβιβάσθη ξεχωρισμένως δι' έτέρου τηλετυπικού μηνύματος της 20-3-1985 ληφθέν εις τά γραφεία της ATHENIAN (πρωτοφειλέτιδος) την επομένην 21-3-1985. Εις τό τέλος του δευτέρου τούτου τηλετυπικού μηνύματος άναφέρετο επί λέξει, κατ' άκριβή μετάφρασιν: 1ον) Άναφερόμεθα εις τό Telex μας της 19-3-85, 2ον) Έπιβεβαιούμεν ότι ή πρότασις μας γίνεται μέ την ρητήν επιφύλαξιν όλων των δικαιωμάτων άπέναντί σας ή του έγγυητού εκ του άρχικού ναυλοσυμφώνου, όλων των δανειοδοτικών και λοιπών συμβάσεων μεθ' ύμών των γραμματίων εις διαταγήν που εξε-

δώσατε, όλα δέ τὰ ἐν λόγῳ δικαιώματα παραμένουν ἀνηντηρέατα καὶ ἐπιφυλάσσονται ρητῶς μέχρις ὅτου ἡ προτεινομένη συμφωνία καὶ ἡ ἐγγύησις ὑπὸ διαπραγματεύσεων γίνῃ ἀποδεκτή καὶ πρωτότυπα τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας καὶ τῆς ἐγγυήσεως μᾶς παραδοθῶν, 3ον) Ἡ παρούσα πρότασις θὰ ἐκπνεύσῃ καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔχει γίνῃ δεκτὴ καὶ ἡ ἀποδοχὴ νὰ μᾶς ἔχη μεταβιβασθῇ μέχρι τῆς 17ης ὥρας τῆς 21ης Μαρτίου 1985 καὶ πληρωμὴ ἐκ Δολλαρίων ΗΠΑ 100.000 θὰ πρέπει νὰ ἔχη βεβαιωθῇ ἀπὸ τὴν Τράπεζαν σας πρὸς τὴν Marine Navigation London (ἐκπρόσωπον τῶν πλοιοκτητῶν). Τὴν ὥς ἄνω πρότασιν τῶν πλοιοκτητῶν ἐσπευσεν ἡ ATHENIAN νὰ ἀποδεχθῇ ἀμέσως τηλεφωνικῶς τὴν μεσημβρίαν τῆς 21-3-1985 πρὸς τὸν ἐν Λονδίνῳ ἐκπρόσωπον τῶν πλοιοκτητῶν (R. Heath) ἥτοι πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὸ ἀπὸ 19-3-1985 Telex τῶν τεθείσης προθεσμίας, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀπέστειλε τὸ ἀπὸ 21-3-1985 Telex πρὸς τὴν Marine Navigation London ἔχον ὡς ἐξῆς: «Συμφώνως πρὸς τὴν συμφωνίαν μας, ἥδη πρὸ τῆς χθεσινῆς ἐνεργείας τῶν πλοιοκτητῶν ἐμεριμνήσαμεν ἀποστολὴν Δολλαρίων ΗΠΑ 100.000 μέσω Τραπεζῆς Williams and Glyns με ἀξίαν 22ας. Παρακαλοῦμεν γνωρίσατε εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἀναμένουν νὰ ἀνακαλέσουν τὴν αἰτήσιν προσημειώσεως εὐθύς ἅμα τῇ λήψει τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ. Τοῦτο δὲ διότι 5 1/2 ὥρας πρὸς τῆς ἐκπνοῆς τῆς ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τεθείσης προθεσμίας, ἥτοι τὴν 13.30 ὥραν Ἑλλάδος (11.30 ὥραν Λονδίνου) τῆς 21-3-1985 ὁ ἐν Πειραιεὶ δικηγόρος τῆς INDUSTRY Co (αἰτούσης) εἶχε καταθέσει εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον Ἀθηνῶν αἰτήσιν ἐγγραφῆς προσημειώσεως ἐπὶ ἀκινήτων τοῦ καθ' οὗ. Τὴν κατάθεσιν τῆς αἰτήσεως ταύτης ἐδικαιολόγησαν ἐπ' ἀκροατηρίῳ αἱ αἰτούσαι προβάλλουσαι ὅτι ἡ ἀπάντησις τῆς ATHENIAN δὲν ἦτο ἡ προσήκουσα ἀφοῦ δὲν περιῆλθεν εἰς αὐτὰς ἐγγράφως, ὡς εἶχε συμφωνηθῇ. Παρὰ ταῦτα αἱ αὐταὶ αἰτούσαι δὲν ἠμφεσβήτησαν ὅτι ἡ πρότασις τῶν εἶχε γίνῃ δεκτὴ διὰ τηλεφωνήματος ἐκπροσώπων τῆς πρωτοφειλέτιδος πρὸς τὸν προαναφερθέντα Roger Heath. Συνομολόγησαν

ἐπίσης (αἱ αἰτούσαι) ὅτι ἀπεστάλη πρὸς τὴν Marine Navigation London τὸ ἔμβλημα τῶν 100.000 Δολλαρίων ΗΠΑ μέσω τῆς Τραπεζῆς Williams and Glyns ὡς ἐπίσης συνομολόγησαν αὐταὶ ὅτι τὴν 2-4-1985 ἡ πρωτοφειλέτις κατέβαλε τὸ ποσὸν τῶν 182.300,57 καὶ ὁ μὲν καθ' οὗ ἰσχυρίζεται ὅτι τὰς καταβολὰς ταύτας ἔκαμεν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως τῆς 19-3-1985 μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς ATHENIAN ἦν (σύμβασιν) θεωρεῖ τελειωθείσαν διὰ τῆς τηλεφωνικῆς ἀποδοχῆς του, αἱ δὲ αἰτούσαι, θεωροῦσαι ἐαυτὰς ἀποδεδειγμένους ἀπὸ τὴν πρότασιν τῶν τῆς 19-3-1985 ἀφοῦ αὕτη δὲν ἐγένετο ἀποδεκτή κατὰ τὸν συμφωνηθέντα τύπον, τὰ ληφθέντα ποσὰ κατελόγησαν εἰς ἄλλας ἀξιώσεις τῶν. Πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ἀξιώσεων ἐκ ναύλου ὑπολογιζομένων πρὸς Δολλάρια ΗΠΑ 13 κατὰ τόνον ὡς ἐάν μὴ εἶχεν ἐπέλθῃ ἡ συμφωνία τῆς 6-3-1985 διὰ τῆς ὁποίας ἐπῆλθε μείωσις τοῦ ναύλου εἰς Δολλάρια ΗΠΑ 8 κατὰ τόνον καὶ τὴν ὁποίαν (συμφωνίαν) ἐπιβεβαίωσεν ἡ διὰ τηλετυπικοῦ μηνύματος προταθεῖσα καὶ τηλεφωνικῶς γενομένη ἀποδεκτή νεωτέρα σύμβασις τῆς 19-3-1985.

Ὑπὸ τὰ ἀνωτέρω δεδομένα, δὲν πιθανολογεῖται ὅτι ἡ πρωτοφειλέτις Athenian Tanker ὑπέπεσεν εἰς παραβάσεις τῆς συμβάσεως ναυλώσεως τοῦ πλοίου World Castle (οὐδὲ ἀποδίδονται εἰς αὐτὴν τοιαῦτοι συγκεκριμέναι παραβάσεις διὰ τοῦ τηλετυπικοῦ μηνύματος τῆς 5ης Μαρτίου 1985 τοῦ προερχομένου ἀπὸ τὸν ἐν Χόγκ Κόγκ δικηγόρον τῶν αἰτουσῶν), ἀφοῦ αὕτη ἐκπληροῖ κανονικῶς τὰς ἐκ τῆς τροποποιητικῆς συμβάσεως τῆς 6-3-1985 προκυπούσας ὑποχρεώσεις τῆς. Ἡ σύμβασις αὕτη ἐτελειώθη παρὰ τὴν μὴ τήρησιν τοῦ ἐγγράφου τύπου τὸ μὲν διότι πιθανολογεῖται ὅτι τοῦτο ἠθελήθη παρὰ τῶν μερῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς καταρτίσεως τὸ δὲ διότι ἡ ἐκπλήρωσις τῆς παρὰ τὴν γνώσιν τῆς ἐλλείψεως τοῦ τύπου ἐθεράπευσε τὴν ἑλλειψιν ταύτην (ἄρθ. 159 ἐδ. 2 Α.Κ. καὶ ἀντιστοιχος διάταξις τοῦ Ἀγγλικοῦ Δικαίου). Ὅθεν, δὲν πιθανολογεῖται ὅτι ἡ πρωτοφειλέτις ὀφείλει ληξιπροθέσμως δόσεις ἐξ οἷασις δὴποτε τῶν ὑπ' αὐτῆς συναφθεισῶν ὡς ἄνω

συμβάσεων οὐδὲ συνέτρεξε νόμιμος λόγος ὥστε μέλλουσαι δόσεις νὰ καταστοῦν ληξιπροθέσμοι. Εἰρήσθω δ' ἐν τέλει ὅτι ἡ μὴ τήρησις τοῦ ἐγγράφου τύπου διὰ τὴν τροποποίησιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ὀφείλεται ἂν μὴ εἰς ἀποκλειστικὴν, ὑπαίτιότητα πάντως εἰς μεγάλην συνυπαίτιότητα τῶν αἰτουσῶν αἱ ὁποῖαι οὐτε τὸ κείμενον τῆς προσωπικῆς ἐγγυήσεως τοῦ πρώτου τῶν καθ' ὃν ἀπέστειλαν ἐγκαίρως, καίτοι εἶχον ὑποσχεθῇ τοῦτο διὰ τοῦ ἐκπροσώπου τῶν κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις τῆς 6ης Μαρτίου 1985 ἐν Πειραιεὶ, ἐνῶ διὰ τῆς ἐσπευσμένης αἰτήσεως τῶν πρὸς λήψιν τῆς προθεσμίας τῆς ταχθείσης διὰ τοῦ ἀπὸ 19-3-1985 τηλετυπικοῦ μηνύματός τῶν, ἀπεστέρησαν τὸν καθ' οὗ τοῦ ἀναγκαίου χρόνου ὅπως συντάξῃ καὶ ἀποστείλῃ τὸ ἀπαντητικὸν κείμενόν του, ἀφοῦ οὗτος (καθ' οὗ) ὑπεχρεώθη ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ ἐπιδόθῃ εἰς ἔντονον καὶ ἐναγώνιον προσπάθειαν διὰ νὰ κατασιγάσῃ τὸν, συνεπεία τῆς ὡς ἄνω αἰτήσεως ἐγερθέντα εἰς βάρος του θόρυβον εἰς τοὺς διεθνῆς ναυτιλιακοὺς κύκλους Λονδίνου, Χόγκ Κόγκ καὶ ἀλλαχοῦ.

Καθ' ὅσον ἤδη ἀφορᾷ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ καθ' οὗ δέον νὰ παρατηρηθῇ ὅτι ἐκ τῆς ἐπ' ἀκροατηρίῳ διαδικασίας προέκυψεν ὅτι αὕτη εἶναι ἀρκούντως ἰσχυρὰ ὥστε νὰ μὴ τίθενται ἐν κινδύνῳ οὐτε αἱ μέλλουσαι τυχόν ἀπαιτήσεις τῶν αἰτουσῶν κατ' αὐτοῦ. Εἶναι χαρακτηριστικὸν δὲ τῆς ἠδὲ νῦν πίστεως τοῦ καθ' οὗ τὸ ὅτι μέχρι τῆς 21ης Μαρτίου 1985 αἱ αἰτούσαι ἤρκοοντο εἰς τὴν προσωπικὴν ἐγγύησιν αὐτοῦ πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν κατὰ τῆς ATHENIAN ἀπαιτήσεων τῶν, ἐνῶ ἐπιθανολογήθη περαιτέρω ὅτι ἀπὸ τῆς ὡς ἄνω ἡμερομηνίας μέχρι τῆς συζητήσεως τῶν αἰτήσεων οὐ μόνον δὲν ἐπῆλθε χειροτέρευσις τῆς περιουσιακῆς καταστάσεως τοῦ καθ' οὗ ἀλλ' ἀντιθέτως ἐσημειώθη, σημαντικὴ βελτίωσις αὐτῆς.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Συνενδικάζον τὰς αἰτήσεις, καὶ τὴν πρόσθετον παρέμβασιν κατ' ἀντιμωλίαν δὲ τῶν λοιπῶν διαδίκων Ἀπορρίπτεται ταύτας καὶ Συμψηφίζει τὴν δικαστικὴν δαπάνην

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

DIAMOND JUBILEE YEAR

THE SHIPBROKERS, P.&I.

19 25



PROTECTION INDEMNITY

CISBACLUB

JUST COMPARE CISBACLUB WITH **ANY** OTHER INSURER!

1985 is another landmark for the Club. Sixty years since it was founded it remains the only independent mutual insurance club exclusively for Shipbrokers and Agents. Why is it so successful?

*** Worldwide Protection.**

Members receive free assistance (including legal proceedings) in recovering money paid out on behalf of owners or charterers, including unpaid brokerages and commissions.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Comprehensive Professional Indemnity.**

We cover the negligence of Members and all employees entered. We even cover libel and slander. And, in approved cases, indemnities are available up to \$10,000,000 for any one claim... with no restriction on the number of claims in any one year!

☒ ☐

*** Non-Profit-Making.**

There are no shareholders... the Members own the Club and its funds. We take pride in our efficient and economic management. CISBACLUB enjoys financial strength and stability which can only be attained after many, many years of operation.

☒ ☐

*** Fighting for Members' Interests.**

CISBACLUB is in action worldwide. We monitor new legislation... submit credit status reports... exercise liens on Members' behalf... and publish regular news, views and advice.

☒ ☐

*** Unmatched International Experience.**

Nobody can claim anything like our sixty years of total and specialised involvement. Our claims handling staff includes Members of the Institute of Chartered Shipbrokers, and all have legal qualifications. Between them, they are proficient in many languages including French, German, Danish, Italian, Spanish and Portuguese.

☒ ☐

*** Fair and Above Board.**

If you compare us with other insurers, then look at some of the finer points. In CISBACLUB contracts you won't find restrictive phrases, such as... *The Managers reserve the right...*

And if you compare premiums, remember, it's perfectly normal business practice to offer low rates to win business. But ask yourself whether the same rates will be maintained in subsequent years. Then look at CISBACLUB'S record. It speaks for itself.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Independent but not Alone.**

We are completely independent. The independence gives us the confidence and strength to act without hindrance... as arbitrators between Members, in claims against shipowners, or as a voice for our Membership. Our confidence and strength stems from sixty years experience and, not least, from our Members... shipbrokers and agents in more than sixty countries.

☒ ☐

For further information contact CISBACLUB representative:-

MIMIKOS MARITIME LTD.

Sirangiou 1, Passalimani, Piraeus 185-34.

Tel: 4118432 4131390

Telex: 21-0843 MIMI GR

24-1353 ANM GR

ISN'T IT TIME **YOU** JOINED **THE SHIPBROKERS' & AGENTS' CLUB**

THE EXPERIENCED MUTUAL

CISBACLUB 15 St. Helen's Place London, EC3A 6DJ Tel: 01-638 1001 Telex: 884644 INTLEX G

1925 - 1985

‘Απλουστεύσεις στις διαδικασίες νηολογήσεως ή διαγραφής πλοίων

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τό πλήρες κείμενο της έγκυκλιου του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας με την οποία έπέρχονται σημαντικές απλουστεύσεις στις διαδικασίες νηολογήσεως ή διαγραφής πλοίων. Η έγκύκλιος έχει ως εξής:

Με άφορμή έρωτήματα που κατά καιρούς τίθενται στο Υ.Ε.Ν. σχετικά με την δυνατότητα και διαδικασία νηολόγησης πλοίων από μία νηολογούσα Αρχή, όταν ο τίτλος κυριότητας (BILL OF SALE ή ναυπηγική Σύμβαση του πλοίου) κατατίθεται σε άλλη Έλληνική Αρχή, σάς γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Από την ισχύουσα νομοθεσία δεν προκύπτει ύποχρέωση του νηολογίου να ένεργήσει νηολόγηση ή διαγραφή του πλοίου, όταν ο τίτλος κυριότητας (BILL OF SALE ή ναυπηγική σύμβαση) κατά την νηολόγηση ή διαγραφή του πλοίου δεν κατατίθεται από τους ενδιαφερομένους στον ίδιο, αλλά σε άλλη Έλληνική Λιμενική Αρχή έσωτερικού ή έξωτερικού ή σε Έλληνική Προξενική Αρχή.

Αυτό όμως δεν έχει έμποδοίσει νηολογούσες αρχές να προβούν σε νηολόγηση, προς διευκόλυνση και έξυπνέτησή του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι με διάφορα πρακτικά μέσα είχαν βεβαιωθεί για τη γνησιότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του τίτλου κυριότητας που είχε κατατεθεί σε άλλη Αρχή και τους άπεστάλη στη συνέχεια.

2. Κάτω από τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες που κινείται σήμερα τό πλοίο και τά αύξημένα έξοδα που συνήθως άπαιτεί μία άρχική νηολόγηση σε νηολογούσα αρχή του έξωτερικού και ή έν συνεχεία μετανηολόγηση σε αρχή του έσωτερικού, ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας πρέπει να δείξει μεγαλύτερη ευελιξία και να εξαντλήσει όλα τά περιθώρια για την απλούστευση και έπίσπευση των διαδικασιών νηολογήσεως ώστε να διευκολυνθεί και έξυπνέτηθεί τό πλοίο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για νηολογήσεις νέων πλοίων που παραλαμβάνονται από ναυπηγεία που συνήθως δεν βρίσκονται στην ίδια χώρα ή περιφέρεια της νηολογούσας αρχής.

Έτσι λοιπόν είναι δυνατή ή νηολόγηση ή διαγραφή πλοίου από μία νηολογούσα αρχή, έστω και αν ο τίτλος κυριότητας (BILL OF SALE ή ναυπηγική σύμβαση) κατατίθεται σε άλλη αρχή υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι ο νηολόγος βεβαιώνεται για την γνησιότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του, ώστε να υπάρχει κατοχύρωσή του. Η σημερινή μάλιστα τεχνολογική πρόοδος στα μέσα τηλεπικοινωνίας (π.χ. συστήματα τηλεφωτοτυπίας) παρέχει την εύχέρεια για την έφαρμογή πρακτικών μεθόδων που μπορούν να κατοχυρώσουν καλύτερα τό νηολόγιο απ' ό- τι στο παρελθόν.

3. Προβλήματα που συνήθως αντιμετώπι-

ζει ο νηολόγος κατά την διαδικασία τέτοιων περιπτώσεων νηολόγησης, άφορούν την έ- ξακρίβωση των στοιχείων του τίτλου κυριότητας για την έκδοση του έγγραφου εθνικότητας και τη χορήγηση του Δ.Δ.Σ. του πλοίου.

Γιά την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, αναφέρονται πιο κάτω ένδεικτικά ό- ρισμένοι πρακτικοί τρόποι ένεργείας που μπορούν να ακολουθηθούν από τό νηολόγο, με τη διευκρίνιση ότι έναπόκειται στην κρίση τους, ανάλογα με τις ιδιαίτερότητες της συγκεκριμένης περίπτωσης που χειρίζεται, είτε να ζητήσει πρόσθετες διασφαλίσεις είτε να ακολουθήσει άλλη απλούστερη διαδικασία:

(α) Τίτλος κυριότητας:

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη νηολόγηση του πλοίου, είναι ο τίτλος κυριότητας από τους ενδιαφερομένους σε άλλη αρχή απ' αυτήν που θα προβεί στην νηολόγηση του πλοίου, ο έλεγχος του γνήσιου και των απαραίτητων στοιχείων του που ενδιαφέρουν τό νηολόγιο, μπορεί να γίνει ως εξής: Με μέριμνα των ενδιαφερομένων, αντίγραφο του τελικού σχεδίου του τίτλου κατατίθεται έγκαιρα και έν πάση περιπτώσει πριν από τη νηολόγηση του πλοίου στη νηολογούσα Αρχή που κάνει έναν προκαταρκτικό έλεγχο. Την ημέρα και ώρα που έχει καθορισθεί από τους συμβαλλόμενους να γίνει ή καταχώρηση της πράξης στα νηολόγια, ο νηολόγος έρχεται σε προσωπική τηλεφωνική έπαφή με τον προϊστάμενο της αρχής, ένώπιον του οποίου ύπογράφεται, μεταξύ πωλητού και άγορα- στού, ή μεταβίβαση του τίτλου κυριότητας του πλοίου και στον οποίο κατατίθεται ο τί- τλος. Κατά την τηλεφωνική αυτή έπαφή ο νηολόγος έπιβεβαιώνει την ακρίβεια των στοιχείων του τίτλου βάσει του αντίγραφου που έχει ήδη στη διάθεσή του και έχει προκαταρκτικά έλέγξει. Βασικά στοιχεία έλέγ- χου είναι ή έπωνυμία πωλητριάς και άγορα- στριάς εταιρείας και τυχόν ποσοστά συνιδιο- κτησίας, τό τίμημα της άγοραπωλησίας, τό όνομα του πλοίου και τά χαρακτηριστικά του (είδος, χωρητικότητα, ίπποδύναμη, διαστά- σεις κ.λπ.), σημαία, τόπος και χρόνος συντά- ξεως του τίτλου και ύπογραφή αυτού από τους συμβαλλόμενους. Ακόμα έμμονεύε- ται συνήθως στα BILL OF SALE ότι τό πλοίο είναι έλεύθερο παντός βάρους, ύποθήκης, κατάσχεσης κ.λπ.

(β) Έγγραφο εθνικότητας:

Έάν τό νηολογούμενο πλοίο δεν βρίσκε- ται στην περιοχή της αρχής που γίνεται ή νηολόγηση, ο έγκαιρος έφοδιασμός του με έγγραφο εθνικότητας μπορεί να μεθοδευτεί και με έναν από τους εξής τρόπους:

(i) Αντίγραφο του κανονικού έγγραφου έ-

θνικότητας που εκδίδει ή νηολογούσα αρχή διαβιβάζεται με τηλεφωτοτυπία, με μέριμνα των ενδιαφερομένων, στην αρχή την περιφέ- ρεια της οποίας βρίσκεται τό νηολογούμενο πλοίο, ή όποια τό θεωρεί και τό παραδίδει στο πλοίο.

Τό έγγραφο αυτό επιστρέφεται, με μέρι- μνα και εύθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας, στη νηολογούσα Αρχή και φυλάσσεται στο φάκελλο του πλοίου, αντικαθιστάμενο από τό πρωτότυπο έγγραφο εθνικότητας που έχει εκδόσει ή νηολογούσα αρχή κατά τό χρόνο νηολόγησης του πλοίου.

(ii) Έάν δεν ύπάρχει έπείγουσα ανάγκη ά- πόπλου του πλοίου, τό έγγραφο εθνικότη- τας παραδίδεται από τη νηολογούσα αρχή σε εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρείας που με δική της εύθύνη τά άποστέλλει στο πλοίο.

(γ) Τό Διεθνές Διακριτικό Σήμα:

Προκειμένου περί νέων πλοίων που παρα- λαμβάνονται από ναυπηγεία, είναι δυνατή ή χορήγηση από τη νηολογούσα αρχή Δ.Δ.Σ. και πριν από την ήμερομηνία που γίνεται ή νηολόγηση, ώστε να όλοκληρωθούν έγκαιρα από τους ενδιαφερομένους οι ειδικότερες διαδικασίες που άπαιτούνται (προς την SAIT) για να είναι σε θέση τό πλοίο να άποπλεύσει άμέσως μετά την νηολόγησή του.

Η χορήγηση του Δ.Δ.Σ. θα γίνεται υπό την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί άπό τό Υ.Ε.Ν. έγκριτικό σήμα γιά τη νηολόγηση του πλοίου. Ακόμα με Υ.Δ. του Ν.Δ. 105/89, οι έν- διαφερόμενοι θα άναλαμβάνουν την ύπο- χρέωση να ένημερώσουν χωρίς καθυστέρη- ση τη νηολογούσα αρχή σε περίπτωση μη νηολόγησης του πλοίου, ώστε τό Δ.Δ.Σ. να ά- νακαλείται.

4. Ειδικά για τά πλοία που είναι νηολογη- μένα βάσει έγκριτικών πράξεων του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διευκρινίζεται ότι σύμ- φωνα με τον όρο 1 των Έγκριτικών Πράξε- ων, ή διαγραφή του άπό τό Έλληνικό νηολό- γιο είναι δυνατή και όταν τά προβλεπόμενα δικαιολογητικά κατατεθούν σε όποιαδήποτε έμμισση Έλληνική Προξενική Αρχή ή Λιμε- νική Αρχή του έξωτερικού.

Η άποδέκτρια αυτή Αρχή γνωστοποιεί τηλεγραφικά τά περί αλήθειας διαγραφής και περί των ύποβληθέντων δικαιολογητικών στο νηολόγο, ο όποιος μετά από έκτίμηση της κανονικότητας των δικαιολογητικών που αναφέρονται στο τηλ/μα, και άφού τάκτοποι- ηθούν οι οικονομικές ύποχρεώσεις του πλοίου προς τό Δημόσιο Ν.Α.Τ. και Ο.Τ.Ε. προβαίνει στη διαγραφή του πλοίου ένημε- ρώνοντας την αρχή όπου ύποβλήθηκαν τά δικαιολογητικά.

Έπί του θέματος αυτού σχετική είναι και ή ύπ' άριθ. 54220/89/29.4.89 έγκύκλιος ΥΕΝ/Δ.Ω.Ν.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

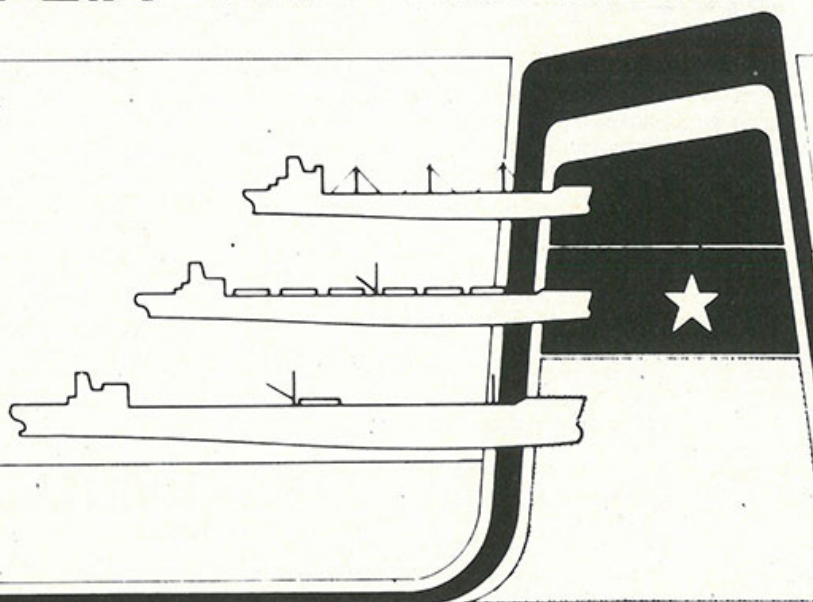
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

S, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

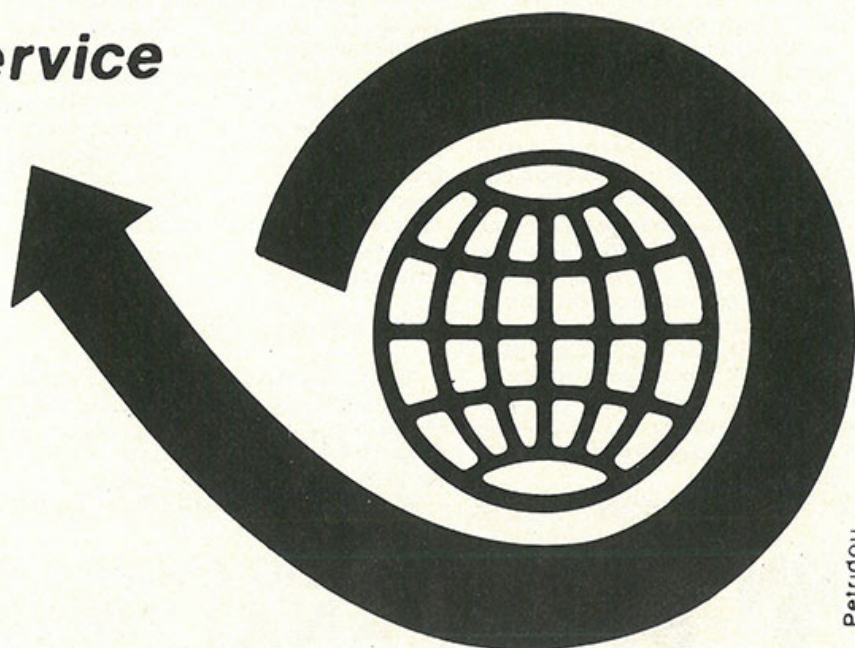
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address Filonos 107-109 Phones 4531 583 4531 478 4531 479 Telexes 3602 3115 UNIV GREECE



ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη της ναυτιλίας

Κατά τα στατιστικά στοιχεία του υπουργείου Θαλάσσης η δύναμη του γαλλικού εμπορικού στόλου την 1^η Απριλίου 85 ανήρχετο σε 345 πλοία 7.729.763 τόν. γκρός, μειωθείς από τις αρχές του έτους κατά τέσσερα πλοία και 268.224 τόν. γκρός.

Αναλυτικότερα ο στόλος αυτός περιλαμβάνει 26 επιβατηγά πλοία (υπερωκεάνια, επιβατικά και (πτάμενα) συνολικής χωρητικότητας 168.288 τόν. γκρός ή 38.685 τόν. φορτίου, 242 φορτηγά (τράμπς, λάινερς, ψυγεία, μικτά, χημικά κλπ.) συνολικής χωρητικότητας 2.987.754 τόν. γκρός ή 4.448.967 τόν. φορτίου και 77 δεξαμενόπλοια (πετρελαιοφόρα, ποντοπόρα, άκτοπλοϊκά και ύγραριοφόρα) συνολικής χωρητικότητας 4.573.731 τόν. γκρός ή 8.803.681 τόν. φορτίου.

Εξάλλου τα υπό παραγγελία ή ναυπήγηση τελούντα πλοία για λογαριασμό του γαλλικού έφοπλισμού στις αρχές Απριλίου ανέρχονταν σε 11 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 250.000 τόν. γκρός. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται τρία πλοία κοντεϊνερς, ένα φορτηγό γραμμής και έξι μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 230.000 τόν. γκρός καθώς και ένα άκτοπλοϊκό πετρελαιοφόρο 20.000 τόν. γκρός. Τέλος εκ των 11 αυτών σκαφών τρία έχουν παραγγελθεί στα έθνη ναυπηγεία και τα τέσσερα στο έξωτερικό.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Αύξηση του μισθολογίου

Μεταξύ του κεντρικού συνδικάτου των ναυτικών DAG και των δύο έφοπλιστικών Έ-

νώσεων (ποντοπόρου και άκτοπλοϊκής ναυτιλίας) έπετεύχθη συμφωνία για την αύξηση των μισθών κατά 3,2%. Τό εν λόγω συνδικάτο DAG περιλαμβάνει περί τις 5.000 άξιωματικών και πληρωμάτων, ενώ η πλειοψηφία των γερμανών ναυτικών ανήκει στο συνδικάτο μεταφορών OTV.

3Τά δύο ως άνω εργατικά συνδικάτα άξιούσαν αύξηση κατά 5,5%, ενώ οι έφοπλιστές αντιπρότειναν αύξηση 2,2%, ή δε επιτευχθείσα αύξηση κατά 3,2% θεωρείται συμβιβαστική λύση, την όποία άπεδέχθη τό συνδικάτο DAG, ενώ τό συνδικάτο OTV δέν έχει εκδηλώσει ακόμη τις προθέσεις του.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κινεζο-ιαπωνικές διαλύσεις

Μία νέα ιαπωνική άποστολή θά μεταβεί στην Κίνα στην προσπάθεια νά δώσει λύσεις στα προβλήματα πού άπασχολούν την άναπτυσσόμενη βιομηχανία διαλύσεων της Κίνας. Τά προβλήματα πού δημιουργήθηκαν από τις τελευταίες μεγάλες άγορές πλοίων πρós διάλυση, έντοπίζονται σε τρία σημεία. Πρώτον άν και οι άνάγκες Κίνας σε παλαιολίδηρο είναι τεράστιες όπως είναι και τό διαθέσιμο εργατικό δυναμικό για την διάλυση των πλοίων, τά υπάρχοντα χυτήρια δέν μπορούν νά άνταπεξέλθουν στην ύπερπροσφορά λαμαρινών για έπεξεργασία. Δεύτερον υπάρχουν προβλήματα στην διάλυση μεγάλων δεξαμενοπλοίων πού για την επίλυσή τους άπαιτείται ή είσαγωγή περισσότερης άνεπτυγμένης τεχνολογίας. Ακόμη ή κατά τό τελευταίο εξάμηνο άγορά για διάλυση 77 πλοίων χωρητικότητας 2 έκατομ. τόν. d.w. μείωσε τά συναλλαγματικά άποθέματα της χώρας από 14 δισ. σε 12 δισ. δολάρια γεγονός πού θεωρείται ή βασική αιτία για την πρόσφατη διακοπή των άγορών πλοίων πρós διάλυση. Στους έπόμενους μή-

νες Ιάπωνες είδικοί θά έπισκεφθούν ακόμη την Μαλαισία, την Ινδονησία, την Ταϊλάνδη και τις Φιλιππίνες για νά εξετάσουν την δυνατότητα δημιουργίας στις χώρες αυτές έγκυρα καταστάσεων διαλύσεων πλοίων. Τέλος, οι Ιάπωνες πιστεύουν ότι οι εύρωπαϊκές κυβερνήσεις πρέπει νά ύποστηρίξουν την άνάπτυξη της έντόπιας βιομηχανίας διαλύσεων καθώς και κρατών όπως ή Λιβερία, ή Γουϊνέα, ή Έλλάδα και ή Τζαμάικα.

Ένας αιώνας Λόυντς

Ο πρόεδρος του Λόυντς Ρέτζιστερ κ. Μακλέοντ έπισκέφθηκε πρόσφατα την Ιαπωνία για νά συμμετάσχει στις έορταστικές εκδηλώσεις για την συμπλήρωση εκατό ετών συνεχούς παρουσίας και δράσης του όργανισμού στή χώρα. Ο πρώτος έπιθεωρητής του Λόυντς στην Ιαπωνία διορίσθηκε στην Γιοκοχάμα τό 1885. Κατά τη διάρκεια της έπίσκεψέως του ο κ. Μακλέοντ έδωσε δεξίωση πρós τιμή του ναυτιλιακού κόσμου της χώρας και συναντήθηκε με τά μέλη της Ιαπωνικής έπιτροπής του Μηογνώμονα. Έπίσης θά έπισκεφθεί ναυπηγεία, βιομηχανίες κατασκευής μηχανολογικού έξοπλισμού και μερικούς πελάτες του Λόυντς Ρέτζιστερ.

Η ήλιακή ενέργεια

Ένας 48χρονος Ιάπωνας άναχώρησε στις 21 Μαΐου από τη Χονολουλού για τά νησιά Μπονίν, φιλοδοξώντας νά γίνει ο πρώτος άνθρωπος πού θά διασχίσει τόν Ειρηνικό μέ σκάφος πού κινείται μόνο μέ ήλιακή ενέργεια.

Πρίν άποπλεύσει, ο Κενίτσι Χόρι δήλωσε πώς έλπίζει νά διανύσει την άπόσταση των 3.700 μιλίων πού χωρίζει τη Χονολουλού από τά ιαπωνικά νησιά Μπονίν, μέσα σε 60 ή μέρες. Τό σκάφος του, έχει μήκος έννέα μέτρων και είναι έξοπλισμένο με 41 ήλιακά «Πάνελς», πού περιέχουν 1.100 ήλιακές κυψέλες. Άν ο καιρός πού θά συναντήσει ο ήλιακός θαλασσοπόρος θά είναι περισσότερο συννεφώδης θά χρειαστεί 90 ήμέρες.

ΙΝΔΙΑ

Διανομή φορτίων

Η Ινδία και ή Σοβιετική Ένωση ύπέγραψαν πρωτόκολλο συμφωνίας πού άφορά τις μεταξύ τους μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων και κοντεϊνερς. Η συμφωνία, ή όποία ύπεγράφη από τόν ύφυπουργό Έμπορ. Ναυτιλίας της ΕΣΣΔ και τόν Ινδό ύπουργό Ναυτιλίας και Μεταφορών, προβλέπει διά-

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

φορά μέτρα που αναφέρονται στην προαγωγή των μεταφορών δια κοντέινερς, την σέτσα μέρη διανομή των φορτίων, την αύξηση των προσεγγίσεων των πλοίων άμφοτέρων των σημείων στους λιμένες των δύο χωρών αντίστοιχως καθώς και στη βελτίωση των συστημάτων συσκευασίας και στοιβασίας των εμπορευμάτων.

Σημειώνεται ότι οι διμερείς μεταξύ των δύο εθνών θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες το 1956 μόλις έφθαναν τις 68.000 τόννους ξεπέρασαν το 1984 το 1,2 εκατομ. τόννων. Έξάλλου το επίπεδο των μεταξύ τους συναλλαγών έφθασε το περασμένο έτος τα πέντε δισεκ. ρουπλών, ήτοι 397 εκατομ. δολαρίων.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Υπό έκκαθάριση

Η ναυτιλιακή εταιρία Irish Shipping Ltd της οποίας μόνος μέτοχος είναι το Κράτος έτέθη υπό έκκαθάριση. Τουτό κατ' αρχήν δεν πρόκειται να επηρεάσει τις δυο θυγατρικές εταιρίες της, την Irish Continental και την Belfast Ferries μολονότι γίνονται ήδη συζητήσεις για την εξαγορά της Irish Continental από τη Νορβηγική εταιρία Φρέντ Όλεν.

Η Irish Shipping είχε ιδρυθεί αρχικά κατά τη διάρκεια του πολέμου ως καθαρώς ιδιωτική και η κατάσταση της ήταν ικανοποιητική μέχρι το 1981. Υπέστη όμως τις καταστροφικές συνέπειες της χρονοναυλώσεως για περίοδο 7 ολοκληρώων έτών έννέα πλοίων μεταξύ του 1979 και 1981 με όρους ιδιαίτερα βαρείς αν ληφθεί υπόψη η κάθετη πτώση της ναυλαγοράς. Το ύψος των δανείων της ανέρχεται σε 117 εκατομ. Ιρλανδικών λιρών εκ των οποίων τα 39,5 εκατομ. με την εγγύηση του κράτους. Η άρνηση του κράτους να αναλάβει το μέρος του παθητικού που δεν έχει εγγυηθεί δημιουργεί προβλήματα στους τραπεζικούς κύκλους και ιδιαίτέρως στους Ιαπωνικούς οι οποίοι φαίνεται πως έχουν δανείσει σημαντικά ποσά.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυτιλιακή συμφωνία με την Τύνιδα

Η μεταξύ των δύο χωρών υπογραφεύσα συμφωνία αποβλέπει εκτός από τη συμβολή της στην ανάπτυξη των μεταξύ τους σχέσε-

ων, στη βελτίωση των ναυτικών συναλλαγών τους και στην εξασφάλιση καλύτερης συνεργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ός προς τις τακτικές γραμμές, τόσο τις εμπορικές όσο και τις εμπορευματικές, προβλέπεται η εφαρμογή του συστήματος του 40-40% με περιθώριο συμμετοχής των τρίτων σημείων κατά το 20%. Επί του θέματος αυτού οι υπεύθυνοι διαφόρων Ισπανικών ναυτιλιακών εταιριών που διατηρούν τακτικές γραμμές μεταξύ Ισπανίας και Τυνησιακών λιμένων, έζηλωσαν ότι μετά τη νέα συμφωνία ελπίζουν να αποσπασθθούν οι βάσεις των ναυτικών - εμπορικών σχέσεων των δύο χωρών και να έναρμονισθούν γενικότερα οι οικονομικές σχέσεις τους. Ειδικότερα η εταιρία Trnasa που διατηρεί από πολλών έτών τακτική γραμμή με την Τύνιδα με εβδομαδιαία δρομολόγια δύο πλοίων προς τους λιμένες Sousse και Sfax θεωρεί τη νέα συμφωνία πολύ θετική.

Άλλες Ισπανικές εταιρίες που διατηρούν τακτικές γραμμές με την Τύνιδα με άφετηρία την Βαρκελώνη είναι η εταιρία Marítima del mediterraneo, η εταιρία Navimar και η εταιρία Erhardt.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η αλλαγή μηχανών του Q.E. II

Στην ήμερησία διάταξη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας Τραφάλγκαρ - Χάουζ είναι γραμμένο το θέμα της αλλαγής των μηχανών και του επανακλιματισμού του γιγαντιαίου υπερωκεανίου Queen Elizabeth II με προϋπολογιζόμενη δαπάνη της τάξεως των 60 εκατομ. λιρών. Το γεγονός όμως ότι το πλοίο θα υποχρεωθεί να μείνει σε άκινησία 6-7 μήνες καθώς και το μεγάλο ύψος της σχετικής επενδύσεως, καθιστούν προβληματική τη λήψη άμεσης απόφασης.

Σχετικά, ο Πρόεδρος της Εταιρίας αφού έδωλεσε ότι τα προσωρινά αποτελέσματα διαχειρίσεως του συγκροτήματος επιτρέπουν την πρόβλεψη κερδών, ζήτησε από την Κυβέρνηση να μετάρχει οικονομικώς στο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του υπερωκεανίου επί τη βάσει της πολιτικής της άμυντικής στρατηγικής της. "Ας μη λησμονούμε, είπε, ότι το Q.E. II ήταν το μεγαλύτερο όπλιταγωγό σκάφος στην έκστρατεία των νήσων Φάλλκλαντ.

Μία επιπλέον δυσκολία του όλου προβλήματος αναφέρεται στον περιορισμένο αριθμό των ναυπηγείων της χώρας τα οποία είναι σε θέση να αναλάβουν παρόμοια επιχείρηση. Το πρώτο μεταξύ αυτών, το ναυπη-

γείο Harland & Wolff, του Μπέλφαστ, δεν μπορεί να ανταποκριθεί έμπροθέσμως στην προσφορά αυτή λόγω άνειλημμένων υποχρεώσεων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Πρός τις σημαίες εύκαιρίας

Συνεχίζεται η μείωση του νορβηγικού εμπορικού στόλου καθώς όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες θέτουν τα πλοία τους υπό ξένη σημαία. Η μείωση έγινε περισσότερο φανερή το 1984 όταν 6% του στόλου υπέστειλε την νορβηγική σημαία και η δύναμη των νορβηγικών πλοίων υπό ξένες σημαίες αύξηθηκε κατά 4%. Ο υπό νορβηγική σημαία στόλος αποτελείται από 740 σκάφη συνολικού τοννάζ 25,3 εκατ. τόννων, ενώ νορβηγικά συμφέροντα διατηρούν 314 σκάφη συνολικού τοννάζ 8 εκατομ. τον. σε 30 διαφορετικά ξένα νηολόγια. Η κίνηση από τα ξένα νηολόγια προς το νορβηγικό είναι ελάχιστη με μόνο πέντε σκάφη που επανήλθαν στο εθνικό νηολόγιο κατά το τελευταίο έδαμνο. Τα υπό ναυπήγηση και υπό παραγγελία για λογαριασμό Νορβηγών εφοπλιστών περιλαμβάνουν 57 σκάφη στο εθνικό νηολόγιο και 37 σε ξένα, τα περισσότερα δέ από αυτά είναι μπάλκερς και σκάφη ύποστηρίξεως πλωτών εξεδρών πετρελαίου. Σε νορβηγικά συμφέροντα ανήκουν 27 πλωτές εξέδρες υπό νορβηγική νηολόγηση και 18 υπό ξένη ενώ υπάρχουν και όκτώ υπό παραγγελία. Μία μικρή μείωση παρουσιάστηκε στην αργούσα χωρητικότητα με 37 παροπλισμένα πλοία, συνολικού τοννάζ 4,2 εκατ. τόννων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Έξετάσεις για ναυτικά διπλώματα

Μέχρι το τέλος του έτους η «Secnaves», η ειδική υπηρεσία του Παναμά που είναι υπεύθυνη για το νηολόγιο της χώρας, θα είναι έτοιμη για να διενεργεί έξετάσεις και να παρέχει διπλώματα ναυτικής ικανότητας σε αξιωματικούς που είναι ναυτολογημένοι σε πλοία υπό παναμαϊκή σημαία. Οι έξετάσεις που θα μπορούν να διενεργούνται σε δέκα γλώσσες θα βασίζονται σε έρωτήσεις που επιλέγει η «Secnaves» από ένα σύνολο 4.000 πιθανών έρωτήσεων σχετικών με ναυτιλιακά θέματα με την συνεργασία του Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών της Μαδρίτης.

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
· 21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132998 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Broughton High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 67577/8/9
65181

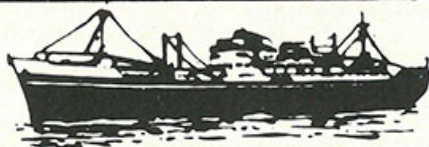
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την Κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Μπιάνκα Λ.», φορτηγό, πρώην «Almut Bornhofen» υπό παναμαϊκή σημαία, 9.771 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «STARSHIP MARINE CO. LTD.» (κ. Κων. Λεντούδης).

— «Σοφούλα», φορτηγό, πρώην «Santa Sofia», υπό κυπριακή σημαία, 3.814 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην εταιρία «ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Κων. Τσελέντης).

— «Μαρία Διαμάντω», μπάλκερ, πρώην «Royal Sapphire» υπό παναμαϊκή σημαία, 10.108 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην εταιρία «OPENMAR COMPANIA NAVIERA S.A.» (κ. Άριστ. Τζάνες).

— «Νήσος Θήρα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Κοει», υπό λιβεριανή σημαία, 29.972 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, πού ανήκει στην εταιρία «NISSOS THERA SHIPPING CORPORATION» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Vera» 36.592 τόν. d.w., γερμανικής κατασκευής του 1965, μηχανή Μπουρμπίστερ 11.50 ίππων, έναντι τιμής περί των 700.000 δολλαρίων.

— Ευρωπαίοι έφοπλιστές αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό τύπου SD 14 «Σκληρίων» 15.246 τόν. d.w., 9.057 τόν. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1969, έναντι ποσού περί των 500.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρονται πωληθέντα τό δύο αδελφά δεξαμενόπλοια της Σέλλ «Dallia» καί «Daphne» 71.174 τόν. d.w., 37.625 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στή Νορβηγία τό 1967, έναντι τιμής εν bloc περί των 3.2 εκατομ δολλαρίων.

Σύμφωνα μέ νεότερες πληροφορίες μας, τό μικτό σκάφος «Αλκήνωρ» 127.435 τόν. d.w., του 1973, έπωλήθη σέ Ιταλικά συμφέροντα έναντι ποσού 7.050.000 δολλαρίων καί όχι έναντι 7.2 εκατομ. πού σημειώσαμε στό τεύχος μας της 15ης Μαΐου.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό τρία δεξαμενόπλοια της Μπούρμα «Οϊλ, τό δύο αδελφά «Burmah Peridot» καί «Burmah Pearl» 14.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973/1974 αντίστοιχα, καθώς καί τό μικρότερο «Burmah Legacy» 128.300 τόν. d.w. του 1974 έναντι εν bloc 13,5 εκατ. δολλαρίων.

Σέ Έλληνες επίσης περιήλθαν τό δεξαμενόπλοιο «Cys Alliance» 79.100 τόν. d.w. του 1974 καί «Teiko Maru» 112.600 τόν. d.w. του 1972, έναντι τιμήματος 3.6 εκατομ. δολλαρίων τό πρώτο καί 3,3, εκατομ. δολλαρίων τό δεύτερο.

— Άλλοι Έλληνες του Λονδίνου επέκτησαν σέ πλειστηριασμό τό δεξαμενόπλοιο «Calatrava» 53.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1965, έναντι ποσού 1,2 εκατομ. δολλαρίων μέ παράδοση «ώς έχει» στήν Ισπανία.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Αρκάυ» 70.145 τόν. d.w., 30.522 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Έφοπλιστές της Κύπρου αγόρασαν τό μπάλκερ «Γιάννη Ν» 28.183 τόν. d.w., 21.374 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1965, τό πλοίο μετωνομάσθηκε «Viceroy».

Τέλος, μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Καπετάν Κωστής» 26.457 τόν. d.w., 15.335 τόν. γκρός του 1968, έναντι ποσού 925.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν κατά τό πρώτο τρίμηνο του έτους τό ελληνικό μπάλκερ κάρριερ, «Γκρέσιαν Φλέϊμ» 24.184 τόν. d.w. καί 6.900 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 128 ανά τόνο βάρους.

— Επίσης στή Κίνα έπωλήθη πρό μηνών τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Αλκόρ»

16.564 τόν. d.w., 5.171 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 128 ανά τόνο βάρους.

— Διαλυτές της Νοτ. Κορέας αγόρασαν τό υπερδεξαμενόπλοιο «Φρέντσιπ Λ.» 267.589 τόν. d.w., 35.000 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 19765, αντί δολ. 114 ανά τόνο.

Η προσέγγιση στή Λιβύη

Η Έπιμερσία Θαλασσίων Μεταφορών καί Λιμενικών Έποθέσεων της Λιβύης ανακοίνωσε νέες οδηγίες γιά τήν προσέγγιση στίς ακτές της χώρας. Οι νέες ναυτιλιακές οδηγίες τίθενται σέ ισχύ από τήν 1η Ιουνίου καί περιλαμβάνουν υποχρεώσεις των πλοίων νά πληροφορούν γιά τήν άφιξη τους τίς άρχές κατά τίς ώρες έργασίας καί τουλάχιστον 24 ώρες πριν τήν είδοσό τους στά χωρικά ύδατα της Λιβύης πού περιορίζονται κατά 12 ναυτικά μίλια. Στό σήμα άφίξεως θά περιλαμβάνεται πλήρης περιγραφή της σημαίας καί του προορισμού του πλοίου καί άλλες πληροφορίες. Τά πλοία θά διατηρούν συνεχή έπικοινωνία στό κανάλι 16 των VHF είτε βρίσκονται εν πλώ στά χωρικά ύδατα της Λιβύης, είτε σέ λιμάνι της χώρας, ενώ γιά άπλή διέλευση από τά χωρικά ύδατα της Λιβύης χρειάζεται προηγούμενη άδεια των άρχών τουλάχιστον 12 ώρες πριν.

Τέλος απαγορεύεται ή άπόρριψη στή θαλάσσα λυμμάτων ή καυσίμων πού προκαλούν ρύπανση.

Ληστρική επίθεση στή Ρουέν

Δύο άγνωστοι τραυμάτισαν τόν Κων. Πορπόδα, Γ' Μηχανικό του πλοίου «Έπιμέλεια» πού ήταν άγκυροβολημένο στή Ρουέν της Γαλλίας. Οι δύο άγνωστοι είχαν μπει στό πλοίο γιά νά κλέψουν. Ο ναυτικός μεταφέρθηκε σέ νοσοκομείο καί βρίσκεται έκτός κινδύνου.

Οι φορτοεκφορτώσεις στήν Ίνδονησία

Μέ τήν έφαρμογή του νέου κανονισμού περί φορτοεκφορτώσεων στους Ίνδονησιακούς λιμένες πού τέθηκε σέ ισχύ από τόν Άπρίλιο καταργούνται όρισμένες περιοριστικές διατάξεις καί ρυθμίζονται οικονομικές δραστηριότητες μέ σκοπό τήν εύκολότερη διακίνηση φορτίων. Τά σπουδαιότερο σημεία του νέου κανονισμού αναφέρονται στήν κατάργηση της άδειας φορτώσεως/έκφορτώσεως καί των περιορισμών στό είδος καί

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

τόν δγκο τών φορτίων. Επίσης ξένες εταιρίες μπορούν να είναι μεσίτες για τρίτες εταιρίες ή ακόμα και για σκάφη «τράμπ» ενώ παύει ο χρονικός περιορισμός που υπήρχε για τη διάρκεια της φορτώσεως/εκφορτώσεως και για τη συχνότητα κατάπλου στα λιμάνια.

Συνεργασία με τις Σευχέλες

Στά πλαίσια του προγράμματος αναπτύξεως τών Σευχελλών, που προβλέπει τη δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου μεταφορτώσεως και ναυτιλιακής γραμμής ή όποια θα συνδέει τη Μεσόγειο με τόν Ινδικό και τήν Ανατολική Αφρική μέσω Σευχελλών, η κυβέρνηση της χώρας ζήτησε τη συνεργασία της Ελλάδος και τη συμμετοχή ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών για τη διακίνηση τών φορτίων της περιοχής, που περιλαμβάνουν πετρέλαιο, μηχανές και τρόφιμα καθώς και προϊόντα κανέλλας.

Η κυκλοφορία στα Στενά της Μεσσηνίας

Αυστηρότεροι γίνονται οι κανονισμοί για τήν κυκλοφορία τών πλοίων στα Στενά της Μεσσηνίας. Εκτός από τούς γνωστούς περιορισμούς που απαγορεύουν τήν διέλευση στα πλοία χωρίς πλοηγό, νέες διατάξεις ορίζουν ότι τα πλοία πρέπει να διατηρούν τήν πορεία τους στη δεξιά πλευρά του στενού, να έχουν τις μηχανές σε κατάσταση ετοιμότητας για ταχύ έλιγμο άποφυγής συγκρούσεως και να τηρούν συνεχώς επικοινωνία με το κανάλι 16 στα VHF.

Σύνοδος της CAACE στην Αθήνα

Τήν ερχόμενη Παρασκευή θα συνέλθει στην Αθήνα η γενική συνέλευση του συμβουλίου διευθυντών της CAACE, στη διάρκεια της οποίας θα γίνει συζήτηση για τήν τροποποίηση του καταστατικού της ενώ σύμφωνα με πληροφορίες πρόκειται να υποβληθεί από τήν Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών υποψηφιότητα για ελληνική προεδρία στη διάρκεια τών ετών 1986-88.

Ο Κανονισμός τών ναυπηγήσεων

Από τό YEN εστάλη στους αρμόδιους φορείς για να υποβάλουν τις απόψεις τους τό σχέδιο Κανονισμού για τήν παρακολούθηση τών ναυπηγήσεων, τών μετασκευών και τών επισκευών τών πλοίων που καταρτίσθηκε για τήν απλοποίηση της διαδικασίας έκδοσης άδειας εργασιών ναυπήγησης μικρών πλοίων και καθορίζονται οι ευθύνες τών τεχνικών που υπογράφουν τα σχέδια της μελέτης. Με τό νέο Κανονισμό, υποχρεώνονται οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες να διαθέτουν επιβλέποντα τεχνικό, ρυθμίζεται η μετασκευή ή ναυπήγηση πλοίων στο εξωτερικό και άλλα θέματα εργασιών σε πλοία. Τό σχέδιο για τόν κανονισμό ένεκρινε ήδη ο

Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών, Μηχανικών Ελλάδος.

Η θερινή διακίνηση

Με έγκύκλιο του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας δόθηκαν στις λιμενικές αρχές οδηγίες για τήν άνετη και άσφαλή διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων με πλοία κατά τη διάρκεια της αυξημένης κίνησης του καλοκαιριού. Τα λιμενικά όργανα θα διενεργούν έλέγχους πριν τόν απόπλου κάθε επιβατηγού πλοίου για να άποτραπεί η επιβίβαση υπεράριθμων επιβατών αλλά και τό κοινό θα πρέπει να προγραμματίζει τα ταξίδια του και να άποφεύγει τα τελευταία δρομολόγια τό βράδυ του Σαββάτου, της Κυριακής και τών άργιών.

Η στοιβασία όχημάτων

Από τήν Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοίας του YEN στάλθηκε στην Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων, τις λιμενικές αρχές και τούς αρμόδιους φορείς ναυτιλιακή οδηγία προς τούς πλοίαρχους, άξιωματικούς και τα πληρώματα τών όχηματαγωγών πλοίων με πρακτικές οδηγίες για τή φόρτωση, στοιβασία, έχμαση, εκφόρτωση και παρακολούθηση τών όχημάτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι οδηγίες θα ισχύσουν προσωρινά μέχρι τις 31 Αυγούστου και θα διατυπωθούν όριστικά μετά τις έισηγήσεις και παρατηρήσεις τών λιμενικών αρχών και τών πλοίαρχων τών όχηματαγωγών πλοίων.

Επίσης με άλλη έγκύκλιο προς τούς όδηγους, ιδιοκτήτες και φορτωτές αυτοκινήτων που μεταφέρονται με όχηματαγωγά σκάφη, τό YEN παρέχει οδηγίες για τήν άσφαλή φόρτωση, άναμονή, επιβίβαση και άποβίβαση τών όχημάτων και για τις υποχρεώσεις τους για τήν κατάσταση τών αυτοκινήτων, τήν στοιβασία του φορτίου τους και τήν άνάγκη συνεργασίας τους με τις υπεύθυνες αρχές.

Και οι οδηγίες αυτές θα όριστικοποιηθούν μετά τις 31 Αυγούστου άφού εκφράσουν τις άπόψεις τους οι Ένώσεις τών όδηγών και οι φορτωτές.

Τά έπίδοματά του Οίκου Ναύτου

Αυξήθηκαν τα έπίδοματά που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτου στους άσφαλισμένους του για τό 1985. Συγκεκριμένα τό έπίδομα τοκετού από 28.000 δρχ. αυξήθηκε στις 30.000 δρχ, τό έπίδομα τοκετού με χειρουργική επέμβαση αυξήθηκε από 48.000 δρχ. στις 55.000 δρχ., τό έπίδομα μητρότητας από 25.000 στις 30.000 δρχ, τό έπίδομα άσθενείας έγγάμου από 28.000 δρχ. στις 30.000 δρχ. και του άγάμου από 20.000 δρχ. στις 22.000 δρχ. και τό έπίδομα λουτροθεραπείας στις 15.000 δρχ. Ακόμα τα έξοδα κηδείας καθορίστηκαν στις 50.000 δρχ. από 45.000 δρχ. που ήταν τό 1984 τό 1984 και τό έπίδομα

που δίνει ο Ο.Ν. για ένδιαίτηση και περίθαλψη στο σπίτι στα προβληματικά παιδιά άσφαλισμένων του αυξήθηκε από 9.480 δρχ. σε 10.920 δρχ. τό μήνα. Οι αυξήσεις αυτές ισχύουν άναδρομικά από τήν 1η Ιανουαρίου 1985.

Θάλαμος Άποσυμπίεσεως για τό Λ.Σ.

Έγκρίθηκε από τό ύπουργείο Έθνικής Οικονομίας πίστωση ύψους τεσσάρων έκατομυρίων δρχ. για τήν προμήθεια φορητού θαλάμου άποσυμπίεσεως για τό Άρχηγείο Λιμενικού Σώματος. Ο θάλαμος άποσυμπίεσεως θα καλύπτει τις άνάγκες τών άνδρών της Μονάδας πολλαπλής χρησιμότητας ενώ παράλληλα θα διατίθεται για έκτακτα περιστατικά ιδιωτών.

Η είσοδος σε κλειστούς χώρους

Από τό YEN εκδόθηκε έγκύκλιος με οδηγίες που πρέπει να τηρούν οι ναυτικοί όταν πρόκειται να εισέλθουν σε κλειστούς χώρους τών πλοίων που δεν έχουν εξαερισθεί για άρκετό καιρό ή που περιέχουν επιβλαβή άέρια από τό φορτίο ή τις μηχανές, καθώς και στα άντλιοστάσια τών δεξαμενοπλοίων. Με τήν ίδια έγκύκλιο όρίζεται ότι πριν από τήν είσοδο σε κλειστούς χώρους πρέπει να συμπληρώνεται ειδική κάρτα άσφαλείας.

Άγορές του Οίκου Λελάκη

Η εταιρία του κ. Άντώνη Λελάκη άγόρασε τέσσερα φορητά τύπου «Σάντα Φέ» τών ετών 1974 μέχρι 1976 και σύμφωνα με πληροφορίες πρόκειται να άγοράσει άλλα έξι πλοία του ίδιου τύπου και της ίδιας περιόδου ναυπηγήσεως.

Μειώθηκε η άνεργία

Σύμφωνα με στοιχεία του ΓΕΝΕ, η άνεργία τών Άξιωματικών μειώθηκε τα τελευταία δύο χρόνια κατά 69% και τών κατώτερων πληρωμάτων από 46% έως 91%. Τα στοιχεία αυτά δόθηκαν στη δημοσιότητα από τό Υπουργείο Ναυτιλίας.

Η ΕΟΚ για τήν Ναυτική Έκπαίδευση

Κατά τό 1984 από τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως της ΕΟΚ, η χώρα μας έλαβε ποσό 93,52 έκατομ. εύρωπαϊκών λογιστικών μονάδων ECU. Από της έντάξεως της στη ΕΟΚ η Ελλάδα έχει λάβει για προγράμματα Ναυτικής Έκπαιδεύσεως συνολικό ποσό ύψους 303 έκατομ. ECU.

Τό θέμα τών Ηλεκτρολόγων

Μετά τις έκλογές θα συζητηθεί τελικά στο Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού τό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που καταρτίζει τό YEN για τό θέμα του διπλώματος τών ηλεκτρολόγων.

Τό YEN δεν μπορεί να συνέλθει γιατί ο Γεν. Γραμματέας του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ο όποιος προεδρεύει βάση του νόμου, είχε παραιτηθεί έπειδή μετέχει στις έκλογές.

Πρόστιμο για ρύπανση

Από τό λιμεναρχείο Πειραιώς επιβλήθηκε πρόστιμο 600.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του με σημαία Μεγάλης Βρετανίας κρουαζιερόπλοιο «Ση Πρίνσεσ» για ρύπανση της Μεσο-

ΒΙΛΛΑ ΚΑΣΤΡΙ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ βίλλα 700 Μ² μόλις άποπερατωθείσα, μέγας κήπος — γκαράζ

ΜΟΝΟΝ διά άγοραστάς ύψηλών απαιτήσεων

Πληροφορίες: 4174116 - 4126208

γείου και των ελληνικών χωρικών υδάτων με σεπτινόνερα.

Καταδίκη υπαλλήλων του ΝΑΤ

Σε τρία χρόνια φυλάκιση για άπιστία και καταδολύση καταδικάστηκαν οι τεχνικοί υπάλληλοι του ΝΑΤ, Ίωαν. Καρυδάκης αρχιτέκτονας και Χρήστος Νούσης πολιτικός μηχανικός, που είχαν προσληφθεί σαν τεχνικοί σύμβουλοι για να παρακολουθήσουν τις εργασίες ανέγερσης του νέου ξεώνα της Έστιας Ναυτικών στον Πειραιά. Κατά την άδεια διαπιστώθηκαν διάφορες παράνομες πράξεις και παραλείψεις με αποτέλεσμα ο ύπουργός Ναυτιλίας Γιώργος Κασιφάρας να παραπέμψει την υπόθεση στον Εισαγγελέα. Οι καταδικασθέντες άσκησαν έφεση και άφθηκαν έλεύθεροι.

Έξ άλλου από τό λιμεναρχείο Πειραιώς σχηματίστηκε δικογραφία σε βάρος του Ιατρού του Παραρτήματος του Οίκου Ναυτη στη Σαλαμίνα, Ίωαν. Γκουγκούμη γιατί κατά τον Μάρτιο και Άπρίλιο του 1985 άνέγραψε στο συνταγολόγιο άσφαλισμένης έπισκέψεις στο Ιατρείο του και στο σπίτι της που στην πραγματικότητα δέν έγιναν με αποτέλεσμα να εισπράξει παράνομα από τον Οίκο Ναυτή τά αντίστοιχα ποσά.

Σύλληψη ναυτικών στο Κουβέιτ

Δύο ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του ελληνικού φορτηγού «Αίγαίον Πρόγκρες», συνελήφθησαν στο Κουβέιτ κατηγορούμενοι για λαθρεμπόριο ναρκωτικών. Πρόκειται για την μάγειρο του πλοίου Ίωαν. Τζαντετέλη από τη Νεάπολη Βοιών και τον Κύπριο θαλαμηπόλο Νεόφ. Κωνσταντίνου οι όποιοι σύμφωνα με πληροφορίες της ελληνικής πρεσβείας στο Κουβέιτ εξακολουθούν να κρατούνται. Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από την πρεσβεία περισσότερες πληροφορίες για την υπόθεση και να τους παράσχει κάθε δυνατή διευκόλυνση.

Θάνατος ναυτικού

Στό ελληνικό φορτηγό «Στεφανία» πέθανε ξαφνικά τό πρωτό ένώ τό σκάφος βρισκόταν στο Έκουαντόρ ό ναύκληρος Δημ. Μπαλαούνης, 52 ετών, από τη Χαλκίδα. Η σορός του ναυτικού θά μεταφερθεί στην Έλλάδα με φροντίδες της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Λαθρεπιβάτες

Ένας Ίνδός λαθρεπιβάτης βρέθηκε στο πλοίο «Φωτεινή» μετά τον απόπλου του από τό Μαντράς και ένας λαθρεπιβάτης από την Γκάνα βρέθηκε στο πλοίο «Ση Λάιον» που κατέπλευσε στο Λαύριο. Τό ΥΕΝ ένημέρωσε τις αρμόδιες υπηρεσίες για την άποβίβαση και τον έπαναπατρισμό τους με έξοδα των πλοιοκτητών.

Ένας Πέρσης λαθρεπιβάτης άποπειράθηκε να δραπετεύσει από τό πλοίο «Γλασκώβη» που βρισκόταν άγκυροβολημένο στον Πειραιά. Ό Ίρανός έπese στη θάλασσα αλλά περισυνελέγη από τό πλήρωμα σκάφους του λιμεναρχείου Πειραιώς και παραδόθηκε στον πλοίαρχο του σκάφους.

● Στό ελληνικό φορτηγό «Σάμμερ Σή» βρέθηκαν πέντε λαθρεπιβάτες από την Γκάνα οι όποιοι γίνονται προσπάθειες να άποβιβασθούν σε Ισπανικό λιμάνι όπου θά προσεγγίσει τό πλοίο για άνεφοδιασμό προκειμένου να έπαναπατρισθούν με δαπάνες της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Επίσης στό ελληνόκτητο φορτηγό «Νήσος Σέριφος» με σημαία Μάλ-

Πολωνικό παράσημο σε Έλληνα έφοπλιστή



Ο κ. Μίνως Κυριακού παρασημοφορήθηκε πρόσφατα από την Πολωνία για τη μακροχρόνια συνεργασία του με τη χώρα αυτή.

Σε ειδική εκδήλωση, που έλαβε χώρα στην Πολωνική Πρεσβεία της Άθήνας, άπονεμήθηκε στον κ. Κυριακού τό άνώτατο παράσημο της Πολωνίας, διάκριση ή όποία συνήθως άπονέμεται σε άρχηγούς Κρατών ή έπιφανείς πολιτικούς άνδρες.

τας, τό όποίο είναι συμβεβλημένο με τό ΝΑΤ, βρέθηκε ένας άφρικανός λαθρεπιβάτης που έπρόκειτο να άποβιβασθεί σε γαλλικό λιμάνι όπου θά κατέπλευσε την Πέμπτη τό πλοίο.

Νέες άδειες λαντζών

Τριάντα πέντε νέες άδειες λαντζών θά δοθούν από τό ΥΕΝ σε φυσικά πρόσωπα, συνεταιρισμούς και οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης καθώς και σε έπισκευαστικές έπιχειρήσεις. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τά δικαιολογητικά και τη διαδικασία χορηγήσεως των άδειών οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να άπευθυνθούν στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

Τό ναυτικό βραβείο Α. Shepherd

Ό κρυστάλλινος άέτος, τό βραβείο «SHEPHEARD» για την άσφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, δόθηκε φέτος στον πλοίαρχο Γουίλιαμ Χίγκς, πρόεδρο της «Ίντερκοντινένταλ Μαρίν» του Καναδά για την προσφορά του στην κατασκευή και βελτίωση πολλών σωστικών συσκευών για χρήση σε πλοία και πλωτές εξέδρες.

Τά τελευταία 15 χρόνια χωρίς στίς προσπάθειες του πλοίαρχου Χίγκς, οι ναυτικές σωστικές συσκευές έμπλουτίστηκαν με ένα έπιπλέοντα σημαντήρα που άπελευθερώνεται αυτόματα από ένα βυθισμένο πλοίο δείχνοντας τη θέση του, μία έπιπλέοντα μονάδα που μεταφέρει άσύρματο και άπελευθερώνει σωσίβια λέμβους, μία άυτόεκτοξευό-

μενη σωσίβια λέμβο για ταχεία έγκατέλειψη πλοίων και πλωτών εξέδρων και μία ειδική ράμπα διαφυγής που όδηγει σε σωσίβια λέμβους για χρήση σε έπιβατηγά πλοία. Για τις προσφορές του στην ναυτική άσφάλεια ό πλοίαρχος Χίγκς, τιμήθηκε έπίσης από την Γερμανική Ένωση Ναυτών και από τό Βρετανικό Ναυτικό Ίνστιτούτο.

Τιμητική διάκριση του ΝΕΕ στον κ. Θαν. Μαρκόπουλο

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος σε σεμνή τελετή που έλαβε χώρα στις 15 Μαΐου, βράβευσε τον πρόσφατα παραιτηθέντα αντιπρόεδρο του ΝΕΕ κ. Θανάση Μαρκόπουλο σε άναγνώριση και έλάχιστο δείγμα της σημαντικής προσφοράς του προς την Ναυτιλία. Την άναμνηστική πλακέτα άπένειμε στον βραβευθέντα ό πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Κ. Φαφαλιός.

Προαγωγές και μεταθέσεις

Με Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Εύθ. Πενιάς και Δημ. Λέκκας, στο βαθμό του Πλωτάρχη οι ύποπλοίαρχοι Κων. Κέτσος, Κων. Μίχαλος και Κων. Παπαγεωργίου και στο βαθμό του ύποπλοίαρχου ό Άνθυποπλοίαρχος Ήλ. Ζήκας.

Έπίσης με άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κασιφάρα τοποθετήθηκαν στο ΥΕΝ ό πλοίαρχος Γεώργ. Βλαχάκης ά-

ΣΤΡΟΒΙΛΟΤΕΧΝΙΚΗ ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ — ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ TURBOCHARGERS

ΤΗΛ. 4611690 — 4323247

πτό προξενικό λιμεναρχείο του Σίδνεϋ, ο αντιπλοίαρχος Δημ. Θεοχαρίδης από το Λιμεναρχείο Χίου στο Προξενικό λιμεναρχείο του Σίδνεϋ και ο πλωτάρχης Ίωάν. Άλεξανδρόπουλος από το προξενικό λιμεναρχείο Μπουένος Άϊρες στο λιμεναρχείο Χίου.

● Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας απένευσε σε ειδική τελετή στη Σχολή Λιμενοφυλάκων τα ξίφη σε 11 τεχνικούς υποπλοίαρχους του Λιμενικού Σώματος.

Ευαρέσκεια

Τήν ευρέσκειά του εξέφρασε ο Άρχηγός του Λ.Σ. αντιναύαρχος Π. Πρωτονοτάριος προς τόν πλωτάρχη Στυλ. Συμβουλίδη, Διοικητή της Έπισκευαστικής Βάσεως του Λιμενικού Σώματος, γιατί ζήλο, τό ενδιαφέρον, τη μεθοδικότητα και τό ύψηλό αίσθημα ευθύνης πού τόν διακρίνει κατά τήν εκτέλεση των καθηκόντων του.

Πλοίο μέ έλλείψεις

Σοβαρές έλλείψεις στον τομέα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας διαπιστώθηκαν κατά τήν διάρκεια έκτακτης επιθεωρήσεως στο φορτηγό «Βασίλης VII», στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ο απόπλους του επιτράπηκε μετά τήν αποκατάστασή τους. Ταυτόχρονα κινήθηκε και ή διαδικασία γιά νά επιβληθούν στον πλοίαρχο οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Περισυλλογή προσφύγων από έλληνικό τάνκερ

Τό έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Δυναμικός» περισυνέλεξε νότια από τό Βιετνάμ 18 Βιετναμέζους πρόσφυγες (14 άνδρες και τέσσερις γυναίκες) πού επέβαιναν σε μιά μεγάλη

βάρκα. Τό πλήρωμα του «Δυναμικός» προσπάθησε στην αρχή νά δώσει τρόφιμα και νερό στους πρόσφυγες οι όποιοι δέν τά δέχθηκαν και ζήτησαν νά παραληφθούν από τό σκάφος γιά νά μεταφερθούν σε άλλη χώρα. Τό σκάφος κατευθυνόταν στη Σγκαπούρη όπου θά αποβίβαζε τους πρόσφυγες οι όποιοι είπαν ότι είχαν φύγει από μικρό λιμάνι σε απόσταση 60 χιλιομέτρων από τή Σαϊγκόν.

Οι δεξαμενισμοί

Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία, κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου, ή μεγάλη πλωτή δεξαμενή του ΟΛΠ θά είναι άπασχολημένη ως εξής:

Στις 4 και 5 τό «Έμιλυ» και στις 9, 10 και 11 τό «Ρέθυμνο», τίς υπόλοιπες μέρες ή δεξαμενή θά είναι κενή, εκτός φυσικά άπρόοπτου. Η μεγάλη μόνιμος έχει προγραμματισθεί ως εξής: Στις 6 τό «Μαρία», στις 7 τό «Μάριος II», στις 8 και 9 τό «Λήντερ», στις 11 τό «Ιόνιαν Γκλόρυ», στις 12 τό «Νομή Χ.» και στις 13 τό «Ιόνιαν Βίκτορυ».

Συμπόσιο του Ε.Λ.Ι.Ν.Τ. γιά τό Όχηματαγωγά πλοία

Διήμερο τεχνολογικό συμπόσιο, αφιερωμένο στα επιβατηγά και όχηματαγωγά σκάφη διοργανώνει στις 13 και 14 Ιουνίου τό Έλληνικό Ινστιτούτο Ναυπηγικής Τεχνολογίας.

Στό Συμπόσιο πού θά γίνει στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς θά άκουσθούν διαλέξεις γιά τήν ασφάλεια, σχεδίαση και άντοχή των όχηματαγωγών πλοίων, τίς διαδικασίες φορτοεφόρτωσης και τίς μελλοντικές προοπτικές καθώς και

συζητήσεις μεταξύ των άκροατών και έπιτελείου ειδικών πού θά πλαισιώνουν τούς εισηγητές.

Ο διαγωνισμός «Νίκου Καββαδία»

Η προθεσμία ύποβολής των έργων των ναυτικών πού θέλουν νά πάρουν μέρος στο λογοτεχνικό διαγωνισμό «Νίκου Καββαδία» παρατάθηκε μέχρι τίς 31 Αυγούστου 1985.

Η δραστηριότητα της HELMEPA

Τήν Τετάρτη 15 Μαΐου 1985 εγκαινιάστηκε από τήν Νομάρχη Χίου Άλεξάνδρα Φιώτη — Μαρκογιαννάκη ή Κινητή Φωτογραφική Περιβαλλοντική Έκθεση της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ — HELMEPA «ΕΛΑΤΕ ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ» στο ΟΜΗΡΕΙΟ Πνευματικό Κέντρο.

Παρέστησαν εκτός των Τοπικών Άρχων της Χίου, ο Ναυτικός Διοικητής Αιγαίου Άρχιπλοίαρχος Γ. Καραμήτσος εκπροσωπώντας τό Πολεμικό Ναυτικό, ο Διευθυντής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του ΥΕΝ Πλοίαρχος Λ.Σ. Α. Δημαράκης εκπροσωπώντας τό ΥΕΝ/ΛΣ, ο κ. Α. Άμέντας εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας καθώς και μέλη της Έλληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας.

Ειδικότερα, ή ένεργός συμμετοχή του Πολεμικού Ναυτικού στην Έλληνική πρωτοβουλία της ναυτικής μας κοινότητας γιά τήν έθελοντική προστασία της θάλασσας, τονίστηκε μέ τόν κατάπλου στη Χίο του Α/Γ ΑΕΤΟΣ πού ο Κυβερνήτης και τό πλήρωμά του παρέστησαν στα εγκαίνια της έκθεσης της HELMEPA.

Γιά τήν μεταφορά και παρουσίαση της κινητής αυτής έκθεσης στη Χίο, τό νησί μέ τούς τόσο στενούς δεσμούς του μέ τήν Ναυτιλία, συνέβαλαν τό Όμήρειο Πνευματικό Κέντρο πού διέθεσε τούς χώρους, ή Νομαρχία Χίου, ή Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία, τό Πολεμικό Ναυτικό, τό ΥΕΝ/Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου και τό εταιρικό μέλος της HELMEPA ή NATIONAL WESTMINSTER BANK.

Η Έκθεση λειτουργήσει καθημερινά μέχρι 25 Μαΐου 1985 ενώ, μέ μέριμνα των Νομαρχιακών Εκπαιδευτικών Διευθύνσεων προγραμματίσθηκαν επισκέψεις 1.350 μαθητών των Δημόσιων Σχολείων της Χίου. Η μεταφορά τους έγινε μέ μισθωμένα λεωφορεία μέ τήν συνδρομή των Ναυτιλιακών Έταιριών — μελών της HELMEPA, ΣΕΡΕΣ, Σ. Λιβανός (Έλλάς) Α.Ε., Γρανικός Α.Ε., και προσωπικά του κ. Ματθαίου Λω.

Η Έκθεση πρωτοπαρουσιάστηκε στο Π. Φάληρο στη Ναυτική Έβδομάδα 1984, πάνω στο Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ του Π.Ν. Στη συνέχεια φιλοξενήθηκε και πάλι στο Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέ τήν εύκαιρία της Δ.Ε.Θ. 1984. Τόν Οκτώβριο στην ΧΑΝ/Θεσσαλονίκης, τό Νοέμβριο στο Νομαρχιακό Μέγαρο Καβάλας, τό Φεβρουάριο 1985 στο Βόλο, τό Μάρτιο στην Πάτρα και πρόσφατα τόν Απρίλιο στην Καλαμάτα.

Μέχρι τώρα τήν Έκθεση έχουν επισκεφθεί περίπου 50.000 άτομα από τά όποια 21.500 μαθητές σε οργανωμένες από τίς Νομαρχίες σχολικές επισκέψεις.

Τό μυθικό ταξίδι του Όδυσσέα έπαναλαμβάνεται

Ο Όρλανδός καθηγητής Άρχαιολόγος Τίμ Σέβεριν ξεκίνησε στις 21 Μαΐου από τήν Κωνσταντινούπολη μέ τή γνωστή σύγχρονη τριήρη «Άργώ» μέ προορισμό τήν Τροία, έ-



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE) CRISTOBAL / COLON CABLE TONIO COLON TELEX From U.S.A. 368-8572 From Others 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137, 45-0128 MAILING ADDRESS P.O. Box 443 Colon R. Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	BALBOA / PANAMA CITY CABLE TONIO PANAMA TELEX From U.S.A. 368-2633 From Others 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P.O. Box 6-4000 El Dorado Panama R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
---	---

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

παναλαμβάνοντας τό μυθικό ταξίδι του 'Οδυσσέα, κατά την επιστροφή του από την Τροία στην 'Ιθάκη.

Τό 17 μέτρων σκάφος μέ πλήρωμα 14 ανδρών και 10 έκτακτους ιστιοπλόους θά ακολουθήσει τό ακόλουθο δρομολόγιο:

Στίς 5 'Ιουνίου ή «'Αργώ» θά βρίσκεται στη Σαμοθράκη και στη συνέχεια στη Θάσο. Στίς 6 'Ιουνίου στον 'Αθω. Στίς 9 του μηνός στις Σποράδες. Στίς 13 στην 'Ανδρο. Στίς 17 θά βρίσκεται στις Σπέτσες — τόπος κατασκευής του σκάφους — όπου θά παραμείνει γιά τρείς ημέρες.

Στή συνέχεια στις 22 'Ιουνίου ή «'Αργώ» θά βρίσκεται στο άκρωτήρι Μαλέας και από κει, μετά από ταξίδι 200 μιλίων, θά βρεθεί στη Λιβύη, περίπου στις 26 και 29 'Ιουνίου.

Όλη αυτή ή διαδρομή είναι ή ίδια, που πραγματοποιήσε στην αρχαιότητα ό 'Οδυσσέας, επιστρέφοντας από την Τροία στην 'Ιθάκη.

Στή Κρήτη θά βρίσκεται ή «'Αργώ» μετα-

ξύ 5 και 12 'Ιουλίου.

Στή συνέχεια, 13 και 14 'Ιουλίου, τό σκάφος θά βρίσκεται στα Κύθηρα, στις 16 στην Πύλο, στις 17 στις Σποράδες και από 18-28 'Ιουλίου στα νησιά Λευκάδα και Κέρκυρα, καθώς και στην Πρέβεζα μέ κατάληξη την 'Ιθάκη, στο τέλος 'Ιουλίου.

«Ετοιμο τό «Κυρήνεια II»

Τό όμοιομα του αρχαίου φορτηγού που βρέθηκε βυθισμένο έξω από την Κυρήνεια είναι σχεδόν έτοιμο. Τό ακριβές αντίγραφο του πλοίου που ναυάγησε τό 306 π.Χ. έχει διαστάσεις 14,75 Χ 5 Χ 2 μέτρα και ναυπηγήθηκε μέ ξύλο της Σάμου στο Πέραμα, από τόν ναυπηγό κ. Μιχ. Οικονόμου. Μετά την καθέλκυσή του, μέ την οποία θά εγκαινιάσει ή μεγάλη ναυτική κεθεση του Πειραιά «'Η Ελλάδα και ή Θάλασσα», τό πλοίο θά επαναλάβει τό τελευταίο του ταξίδι διασχίζοντας τό Αιγαίο μέχρι την Κύπρο.

Τό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ γιά την 'Εμπορική Ναυτιλία

Στά μέσα Μαΐου δόθηκε στη δημοσιότητα τό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ γιά την 'Εμπορική Ναυτιλία που συνοψίζεται: στην αναδιάρθρωση, τόν εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και ταυτόχρονα στην πληρέστερη σύνδεσή της μέ την 'Εθνική μας Οικονομία και στην αντιμετώπιση των ναυτιλιακών προβλημάτων που δημιουργήσε και δημιουργεί ή ναυτιλιακή κρίση.

Ειδικότερα τό πρόγραμμα αναφέρει:

— Γιά τούς ναυτικούς και τό πλοίο:

Κατάρτιση νομοσχεδίου γιά τόν έκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας του ΓΕΝΕ και μηχανογράφηση του, αναθεώρηση της νομοθεσίας γιά την απόκτηση ναυτικού φυλλαδίου, δημιουργία κινήτρων γιά την ύψωση της ελληνικής σημαίας σέ 'Ελληνόκτητα πλοία, ρύθμιση θεμάτων σύνθεσης πληρώματος Φ/Γ ποντοπόρων πλοίων σέ αντιστοιχία μέ τις πραγματικές ανάγκες και την ασφάλεια του πλοίου, αύξηση ποσών επιδότησης ανεργίας και έναρμόνιση των προϋποθέσεων εισαγωγής στις

Σχολές Πλοιάρχων και 'Ασυρματιστών γιά νά προληφθεί τό πρόβλημα που θά προκύψει όταν ή τεχνολογία θά καταργήσει ένδεχόμενα τή θέση του ασυρματιστή.

— Γιά την πρόνοια των ναυτικών:

Κατάρτιση νομοσχεδίου γιά την αντιμετώπιση των ατελειών και άδικιών στο σημερινό συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΝΑΤ, σύνταξη 'Οργανισμού Οίκου Ναύτου, τροποποίηση και συμπλήρωση της νομοθεσίας γιά τή βελτίωση και επέκταση της υγειονομικής προστασίας των ναυτικών, καθιέρωση ατομικών βιβλιαρίων υγείας, 'Ιδρυση πολυϊατρείου στον Οίκο Ναύτη, λήψη μέτρων γιά την εφαρμογή της προληπτικής ιατρικής στους ναυτικούς (κυτταρολογικό, Παπανικολάου), 'Ιδρυση νέων περιφερειακών γραφείων ΟΝ και πληρέστερη αξιοποίηση των υπάρχόντων, άμεση ύλοποίηση του θεσμού της 'Επικουρικής ασφάλισης κλπ.

— Γιά τή Ναυτική 'Εκπαίδευση:

Αναθεώρηση και εκσυγχρονισμό του Κανονισμού 'Εκπαίδευσης, 'Ιδρυση 'Ινστιτούτου Ναυτικής 'Εκπαίδευσης, λειτουργία των

ΑΔΣΕΝ ως Τ.Ε.Ι., 'Ιδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, μελέτη και εκσυγχρονισμό της μετεκπαίδευσης των πληρωμάτων και 'Αξιωματικών Ε.Ν. κλπ.

— Γιά την 'Ακτοπλοία:

Διόρθωση των αδυναμιών μέ τόν καθορισμό νέου προγραμματισμού στις γραμμές και τό δρομολόγιο των πλοίων, αναβάθμιση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας μέσω της νεοϊδρυθείσας εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ και ταυτόχρονα την εξυγίανση των προβληματικών εταιριών λαϊκής βάσης, κατάρτιση προγράμματος γιά την σταδιακή αντικατάσταση, μέσω της εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ, των άκτοπλοϊκών πλοίων μέ άλλα ταχύτερα και έξειδικευμένα σκάφη, άμεση λήψη μέτρων γιά τις άγονες γραμμές και γιά τή συγκοινωνιακή σύνδεση μικρών και άπομονωμένων νησιών γιά την πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και τροποποίηση της σύνθεσης της Γνωμοδοτικής 'Επιτροπής 'Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ μέ στόχο τή συμμετοχή εκπροσώπου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπροσώπου Νομαρχιακού Συμβουλίου.

— Γιά τά Λιμάνια:

Υλοποίηση της μελέτης Γενικού Σχεδιασμού των 'Ελληνικών Λιμένων, που ήδη βρίσκεται στο τελικό της στάδιο, γιά την άσκηση ένιαίας λιμενικής στρατηγικής γιά τά 20 προσεχή χρόνια, κατάρτιση σχεδίων γιά την ανάπτυξη ενός τουλάχιστον κύριου λιμανιού σέ κάθε νησί του Αιγαίου, έκτέλεση προγράμματος λιμενικών έργων συνολικού προϋπολογισμού 50 δίσ δρχ., δημιουργία έλεύθερης έμπορευματικής ζώνης στο Λιμάνι 'Ηρακλείου δαπάνης δρχ. 377 έκατομ. δρχ., σταδιακή μεταβίβαση άρμοδιοτήτων από τά λιμενικά Ταμεία στους ΟΤΑ, σταδιακή ολοκλήρωση της κοινωνικοποίησης του ΟΛΠ., ένίσχυση του συντονιστικού ρόλου του και διεύρυνση των δραστηριοτήτων του (ρμούλκηση - πλοήγηση), άμεση προώθηση της κατασκευής του προβλήτα έμπορευματοκιβωτίων στο 'Ικόνιο, προϋπολογισμού 6,5 δίσ δρχ. και απόδοση των κρηπιδωμάτων του κεντρικού λιμανιού στην άκτοπλοία.

— Γιά την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία:

'Αποκέντρωση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και χωροθέτησή της στις περιοχές Ν.Δ. Πελοποννήσου, Κρήτης,

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Θεσσαλονίκης, 'Αλιβερίου, Χαλκίδας, και Βόλου, Σχεδιασμός του έκτακτου ναυπηγικού της ζώνης ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στο Πέραμα για την αξιοποίηση της περιοχής, με την κατασκευή κρηπιδωμάτων, προβλητών, αύξησης του χερσαίου χώρου και των θέσεων πρόσδεσης κλπ., εγκατάσταση μιας επιπλέον πλωτής δεξαμενής του ΟΛΠ στο Πέραμα, εκτέλεση έργων στους μώλους Δραπετσώνας — 'Αγίου Γεωργίου, καθώς και βελτίωση του οδικού δικτύου στις παραπάνω περιοχές και στο Πέραμα και εξασφάλιση νέων παραγγελιών για τα 'Ελληνικά ναυπηγεία από 'Ακτοπλοία και Πολεμικό Ναυτικό.

— Για τον 'Εφοδιασμό των πλοίων:

'Επέκταση των δραστηριοτήτων των εταιριών και δυναμική προώθηση των ελληνικών προϊόντων, δημιουργία ελεύθερου τελωνειακού συγκροτήματος στο Διεθνές 'Εμπορευματοκέντρο 'Αθήνας, στο Θριάσιο πεδίο, δημιουργία συνεταιριστικών αποθηκών εφοδίων πλοίων στα λιμάνια εξωτερικού.

'Επίσης στο πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ περιλαμβάνονται μέτρα για την οργάνωση και προαγωγή του Πειραιώς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, για τη βελτίωση των τηλεπικοινωνιών, για την ανάπτυξη των διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων της χώρας, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και για το διοικητικό φορέα που προβλέπει κυρίως την προώθηση για εφαρμογή του εκπνηθέντος νέου 'Οργανισμού με στόχο τον επαναπροσδιορισμό των αρμοδιοτήτων του ΥΕΝ και τη στελέχυσή του με ειδικευμένο προσωπικό και την κατάρτιση θεσμικού νομοσχεδίου για το Λιμενικό σώμα με σκοπό, την ενίσχυ-

ση του κύρους του με κατάλληλη εκπαίδευση και μετεκπαίδευση και την άρση των υφισταμένων αδικιών κύρια σε βάρος των κατωτέρων οργάνων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ»

Κυκλοφόρησε το βιβλίο «'Εφοδια πλοίων και εκθέσεις επιθεωρήσεως» του πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Μιχαήλ Γ. Μηνιαστή, το οποίο θεωρείται χρήσιμο βοήθημα για τις ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία. Το βιβλίο διατίθεται από τις 'Εκδόσεις Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων, 'Εμμανουήλ Ν. Σταυριδάκης.

'Εξ άλλου από το Lloyd's Register of Shipping εξέδωθε ένας κατ' έσοχον χρήσιμος οδηγός υπό τον τίτλο «Reliability and Risk Analysis» που διατίθεται από τα γραφεία του Πειραιώς ('Ακτή Μιαούλη 87).

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Με πλούσια νομολογία στα θέματα της ναυτικής εργασίας και ιδιαίτερα στη λύση της συμβάσεως ναυτολογήσεως και στα ναυτεργατικά ατυχήματα, κυκλοφόρησε το 3ο τεύχος του 1985 της ναυτικής νομολογικής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέρρη.

Οι 14 δημοσιευόμενες αποφάσεις του 'Εφετείου Πειραιώς καλύπτουν εύρυστο φάσμα προβλημάτων δημιουργουμένων από πρόωρες απολύσεις και από ατυχήματα συνδεόμενα έμεσα ή άμεσα με την ύπηρεσία του πλοίου. 'Εκτός αυτών άλλες 6 αποφάσεις αναφέρονται σε θέματα άλλοδαπων έ-

ταιριών, μεσεγγυήσεως φορτίου, νηολογίων κ.λπ.

ΠΕΝΘΗ

ANN COST

'Ο όμιλος 'Εταιριών Σταύρου Λιβανού έχασε πρόσφατα ένα από τα πιο αξιόλογα στελέχη του: Την ANN COST.

Οικονομική Διευθύντρια της 'Εταιρίας SUN ENTERPRISES LTD. από το 1970, η ANN COST υπήρξε μία δυναμική γυναίκα παρουσία στον χώρο της Ναυτιλίας και του τραπεζιτικού ναυτιλιακού τομέως.

'Ελληνικής καταγωγής η εκλιπούσα εργάστηκε για ένα μεγάλο διάστημα στην Νέα 'Υόρκη για την 'Εταιρία Σ. Λιβανού η οποία σε άναγνώριση των προσόντων της την μετέθεσε το 1970 στον Πειραιά όπου ανέλαβε την Διεύθυνση της SUN ENTERPRISES LTD.

'Η άκτινοβολία της δεν άργησε να ξεπεράσει τα όρια του Πειραιά και το 1984 εκλέχτηκε DIRECTOR του γνωστού 'Αλληλασφαλιστικού 'Οργανισμού THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG), μόνη γυναίκα ανάμεσα σε δεκάδες άνδρες από όλο τον κόσμο.

Πέρα όμως από την επιχειρηματική της δραστηριότητα η ANN COST διακρινόταν για την εύχρηστη προσωπικότητά της, την έμφυτη ευγένεια και το ήθος της, στοιχεία που της χάρισαν πολυαριθμούς φίλους στην 'Ελλάδα και στο εξωτερικό.

'Ενα πλήθος επώνυμοι και ανώνυμοι από την ναυτιλιακή οικογένεια του Πειραιά με βαθειά συγκίνηση αποχαιρέτησε την ANN COST στο ύστατο ταξίδι της την 15 Μαΐου 1985.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN INSURANCES AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΕΓΚΑ	Παναμαϊκή	6.128	1974	Προσάραξε στη Τζαμάικα, στις 14/5 και υπέστη ζημιές στη μηχανή κατά τη διάρκεια των προσπαθειών αποκόλλησης.
ΕΒΕΛΥΝ	Παναμαϊκή	9.112	1974	Υπέστη ζημία σε ηλεκτρογεννήτρια, στον Πειραιά, στις 19/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Έλευσίνα.
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	Έλληνική	1.592	1971	Υπέστη πυρκαϊά στη Μεσόγειο στις 21/5 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Έλληνική	40.316	1969	Κατέπλευσε στο Ίμμινγκχαμ, στις 15/5 για επιθεώρηση του λέβητα, λόγω ζημιών από πυρκαϊά.
ΑΣΤΟΡ	Έλληνική	29.860	1978	Απώλεσε την άγκυρα και την αλυσίδα στο Λάσ Πάλμας, στις 14/5.
ΜΙΧΑΛΗΣ	Έλληνική	12.748	1969	Προσέκρουσε στην προκυμαία στη Διώρυγα του Αγ. Λαυρεντίου, στις 15/5 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν και συνέχισε το ταξίδι του για Αλγερία.
TANKERΣ:				
ΑΛΚΥΩΝ	Έλληνική	17.374	1968	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στην Έλευσίνα, προσέκρουσε σε παράκτιες εγκαταστάσεις στις 16/5 χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΜΥΣΤΡΑΣ	Έλληνική	51.705	1969	Συγκρούστηκε στη Γκρέϊτ Μπίττερ στις 26/5 με το τάνκερ «Lenkoran» και υπέστη ρήγμα. Κατέπλευσε στο Σουέζ για επιθεώρηση και επισκευές.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει το μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

" MEDOV "

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

**ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΕΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

Πληροφορίες στην Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

Ναυλαγορά

Χωρίς κανένα άπρόοπτο συμβάν, χωρίς κάτι που από τη φύση του θα μπορούσε να αλλάξει τον ρου των πραγμάτων, η παγκόσμια ναυλαγορά βυθίστηκε κατά τη διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Μαΐου, βαθύτερα μέσα στο λήθαργο. Τα πρόσφατα επίπεδα των ναύλων υπεχώρησαν σε πολλούς βασικούς τομείς της αγοράς και τίποτε δεν αποκλείει παραπέρα πτώση μέσα στον Ιούνιο.

Χαρακτηριστική ήταν κατά τη διάρκεια των πλειστών εργασιών ημερών του δεκαπενθημέρου η απουσία ή τουλάχιστον, η υποτονικότητα ζήτησης στα σιτηρά, τα οποία μόνο κατά βραχείες περιόδους θύμιζαν τον καταλυτικό ρόλο του προϊόντος στην παγκόσμια αγορά. Ο δείκτης του πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία γρήγορα υποχώρησε από τα δολ. 15.50 της προηγούμενης περιόδου στα δολ. 15.10 για να σημειώσει στη συνέχεια δραστικότερη υποχώρηση στα δολ. 15 μέχρι και το φημολογούμενο δολ. 14. Αντίστοιχη χαρακτηριστική ναύλωση προς Κόντινεντ δεν σημειώθηκε, από τις ολιγάριθμες όμως παραπλήσιες ναυλώσεις προς την εν λόγω περιοχή άβιαστα συνάγεται η πτώση. Το ίδιο συνέβη και στα μικρότερα μεγέθη, όπως π.χ. στα δολ. 18.90 για 33.000 τόνους προς Ιαπωνία που σημειώνουν πτώση 50 τουλάχιστον σέντς έναντι προσφάτων ναυλώσεων.

Χωρίς εμπνευση ή κίνηση από τις Λίμνες και το Β. Ειρηνικό που έκαναν ελάχιστα αισθητή την παρουσία τους στην αγορά.

Η Νότια Αμερική κρατήθηκε σε κάποιο αξιόλογο επίπεδο, όλα όμως δείχνουν ότι βαίνουμε και εκεί προς ανάπαυλα. Οι 50.000 τόννοι από Πλέϊτ, με συμπλήρωση Μπαχία Μπλάνκα για Ιαπωνία, πλήρωσαν δολ. 23.50 με 5.000 τόνους εκφόρτωση ενώ δολ. 28 ήταν ο ναύλος για 25.000 τόνους με προορισμό Αίγυπτο.

Ελάχιστη ή κίνηση από τον Ευρωπαϊκό χώρο με τούς 18.000 τόνους από Κόντινεντ για Αλγερία στα δολ. 13.50 φίο και τούς 15.000 για Δ. Ιταλία στα δολ. 9.

Συγκριτικά ζωηρότεροι οι τομείς του άνθρακα και των σιδηρομεταλλευμάτων, δεν υπήρξαν ωστόσο αρκετά δυναμικοί ώστε να συγκρατήσουν την όλη πτωτική τάση της αγοράς.

Στα μεγάλα μεγέθη, οι 110.000 τόννοι από Ν. Αυστραλία για Β. Ευρώπη στα δολ. 10.75 όπως και οι 110.000 τόννοι επίσης από Χ. Ρόντς και Ν. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 10 δεν εμπνέουν ασφαλώς αισιοδοξία. Στα μικρότερα μεγέθη, σημειώσαμε τούς 70.000 τόνους από Χ. Ρόντς για Ιταλία στα δολ. 5.90 ενώ, από την πλευρά του Ειρηνικού οι 55.000 τόννοι για Σκανδιναβία πλήρωναν δολ. 11.50 φίο.

Σημαντικός αριθμός ναυλώσεων σιδηρομεταλλεύματος αλλά, όπως έλεγχθη, όχι αρκετός να παρασύρει την αγορά.

Οι 120.000 τόννοι από Βραζιλία για Ταϊβάν πλήρωσαν δολ. 8.35 ενώ, σε διαφορετική περιοχή, 100.000 τόννοι από Καναδά για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 3.75 φίο.

Κάποιες αξιόλογες εξελίξεις στη ζάχαρη, με τούς Κινέζους να πληρώνουν δολ. 31 για 25.000 τόνους από Κούβα, ενώ στην παραδοσιακή διαδρομή Αγ. Μαυρίκιου/Λονδίνου, οι 14.000 τόννοι χύδην πλήρωσαν λίρες 15.10 φίο. Ενδιαφέρον παρατηρήθηκε για φορτώσεις από Βραζιλία, Ευρώπη, Κούβα και Κορέα.

Περιορισμένη ή κίνηση στα λιπάσματα, βασικώς περιορίστηκε στο Ινδικό ενδιαφέρον με αριθμό φορτώσεων που σαφώς υπολείπεται προηγούμενων περιόδων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι μισθώσεις ταξιδιού απέτελεσαν την κύρια έκφραση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος της υπό εξέταση περιόδου. Ως συνήθως, ποικιλία τόπων παραδόσεως και προορισμού που, μαζί με την ποικιλία μεγεθών κ.λπ. χαρακτηριστικών, κάνουν την συγκριτική μελέτη μιά άνευ ουσιαστικών περιεχομένου υπόθεση.

Είναι προφανές ότι, υπό το κράτος της γε-

νικής καχεξίας της αγοράς, τα μισθώματα υφίστανται πτωτικές πιέσεις, αν και ευκαιρικές απασχολήσεις δεν αποκλείουν τη δυνατότητα υψηλότερων επιπέδων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε γενική θεώρηση, η ναυλαγορά πετρελαίου πέρασε ένα ήσυχο δεκαπενθημέρο με κύριο χαρακτηριστικό την υποτονικότητα της ζήτησης του προϊόντος και, επομένως, ανάλογη ζήτηση χωρητικότητας.

Ο Περισκόπος Κόλπος δεν παρουσίασε καμία από τις συνήθεις «συγκινήσεις» ούτε υπό μορφή δραματικών γεγονότων στην εμπόλεμη περιοχή ούτε νέες επιθέσεις εναντίον πλοίων. Αριθμός ναυλώσεων καλύφθηκε κάτω από τον πέπλο της μυστικότητας, από δ,τι όμως έγινε γνωστό, οι ναύλοι παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα. Ναύλωση VLCC για Ιαπωνία συμφωνήθηκε στα WS 22.5 για να πείσει δύο ημέρες αργότερα στα WS 22. Οι 150.000 τόννοι για Καραϊβική πλήρωσαν WS 27 ενώ οι 120.000 για Κόντινεντ WS 44.

Ήσυχη και ήμερη μεσογειακή, με μικρή ζήτηση με τούς 110.000 τόνους για ενδομεσογειακή μεταφορά στα WS 35 και τούς 65.000 τόνους στα WS 63.

Όχι αξιόλογη ή κίνηση στη Δ. Αφρική, πλήρωνε WS 65 για 67.000 τόνους με προορισμό Κόντινεντ ή Μεσόγειο ενώ αριθμός ναυλώσεων περιείχε εμπιστευτικούς όρους.

Ρουτίνα και στη Β. Θάλασσα με τούς 80.000 τόνους για Καναδά στα WS 44 και τούς 78.000 τόνους για Τέξας στα WS 45 ενώ οι 65.000 για βραχεία μεταφορά WS 70.

Κάπως καλύτερη φάνηκε προς στιγμήν η κατάσταση στην Καραϊβική με τούς 60.000 τόνους για ΗΠΑ (Ατλ.) στα WS 65, τούς 80.000 για Κόλπο WS 65 επίσης, και τούς 45.000 τόνους από Α. Μεξικό για Κόλπο στα WS 75. Μακρύτερο ταξίδι, από Καραϊβική για Ιταλία 60.000 τόνων πλήρωσε WS 48.

Μιά σχετικά καλύτερη κίνηση στα καθαρά φορτία, τόσο στην Καραϊβική όσο και στον Περισκόπο ελάχιστα συνέτεινε στη συγκράτηση της αγοράς που φαίνεται να πλήττεται από την γενική, χρόνια πιά, κατάσταση με επιπρόσθετη άρνητική επίδραση από του θέρους.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή εξ' Ιαπωνίας και τανάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και εις ετέρους λιμένας Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην την Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΤΡΟΨΥΤΕΝΜΠΕΛΣ: Νέα Όρλεάνη 11.800 τον. ζάχαρη σε σάκκους 'Ινδία, δολ. 44 φίο, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-29.

ΜΠΕΤΤΥ: Ντουλούθ 13-13.400 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 28 φίο, 3 ημέρες/800 τον. Μαΐου 20-24.

ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ ΑΣ.: Πόρτ 'Αλέγκρε με συμπλήρωση Ρίο Γκράντε, 25.000 τον. γεννήματα Βενετία και Ραβέννα, δολ. 22 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 3-10.

ΦΑΪΒ ΑΪΛΑΝΤΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. σιτηρά Σαφί δολ. 18.70 πλέον 75 σέντς/τόννο για επιπλέον λιμάνι εκφόρτωσης, 5.000 τον. φόρτωση/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση 'Ιουνίου 5-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Μαΐου 25. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: Ντουλούθ 18.500 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 33.25 φίο, 3 ημέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-31.

ΑΚΟΥΑΤΖΕΜ: Πουγκέτ Σάουντ 40.000 τον. περίπου γεννήματα Νότιο Κορέα δολ. 10.30 φίο, 10.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλος Μαΐου.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Παλούα 38-37.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόλι, δολ. 8.50 φίο, 2 2/1 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουνίου 2-4.

ΜΑΡΑΘΩΝ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ 25.000 τον. γεννήματα δυτική 'Ιταλία, δολ. 21.50, φόρτωση σεντοκονί/5.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 5-15.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: Βορείως Χαττέρας 27.000 τον. περίπου σιτηρά Τυνησία, δολ. 14.50 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 5.

ΣΟΛΕ ΜΙΟ: Μεγάλες Λίμνες 14.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 30.50 φίο, 3 ημέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 28 - 'Ιουν. 4.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΠΙΜΕΛΙΑ: Ρουέν 14.250 τον. σιτηρά 'Ελλάδα, δολ. 10.50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 17-22.

ΡΑΝΙΑ: Μάρσα ελ Μπαρέγκα 14.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22.50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Μαΐου 20.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Μπορντό/Γκέντ 18.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 13.45 φίο, 5.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 21-25.

ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ: Ρουέν 15.000 τον. σιτηρά δυτική 'Ιταλία, δολ. 9 φίο, 5.000/2.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 27-31.

ΚΡΕΤΑΝ ΣΚΑΪ: Δυτ. 'Αφρική 75.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 4.95 φίο, 5 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουνίου 2-12.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ: Γουαλί 'Αϊλαντ 4.000 τον. ελαφρόπετρα χύδην Σόρεχαμ, Στερλ. 7 φίο, 2.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 4-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΚΤΙΟΝ: 18.750 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κιλακάπ Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 6, επαναπαράδοση Μαλαισία/Σιγκαπούρη, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ: 27.420 τον. d.w. του 1982, παράδοση Καλό Μαΐου 20-28, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.900 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΡΕΝΣ: 87.780 τον. d.w. του 1971, παράδοση Παρανάγκου Μαΐου 26-31, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ ή Βραζιλία με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο, δολ. 5.500 την ημέρα πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ: 25.858 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 23-25, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 3.475 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣ ΑΣ: 37.635 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο 'Αφρική άρχες 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Τουρκικό λιμάνι Μεσόγειο, δολ. 6.350 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ: 24.900 τον. d.w. 1970, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Ιουνίου 1-10, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 3.200 την ημέρα.

ΒΑΤΗΣ: 155.089 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Ποχάντ 'Ιουνίου 3-10, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 1.10 ανά τόννο (long ton).

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΚ: 34.574 τον. d.w. 1974, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι 90 ημερών με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 5.050 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τον. d.w. του 1974, παράδοση Τάουνσβιλ 'Ιουνίου 5-15, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ. 25.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.888 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο 'Αμβούργο Μαΐου 28-29, επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο δολ. 5.500 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία ή Κίνα δολ. 4.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μπαχρέιν 29.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 145, Μάιο.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 90, 'Ιουνίου 1.

ΛΙΑ: Σκίλντα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS Μεσόγειο WS 122,5 όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντ./'Αμερ. Κόλπο WS 107,5, Μαΐου 27.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Μπαχρέιν 31.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 145, Μάιο.

ΣΗΠΡΑΪΝΤ: Μαύρη Θάλασσα 23.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, Μαΐου 23.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Καμερούν καί Γκαβόν 80.000

τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 47.5 Μαΐου 30.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ράς Ταπούρα 90.000 τον. Πόρτ Ντίκσον, WS 52.5 Μάιο.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Κευχάν 79.000 τον. Νάπολι, WS 59, Μαΐου 28.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Λαβέρα 110.000 τον. μέρος φορτίου, Αύγουστος WS 35, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 32,5, Μαΐου 28.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: 'Ανατολ. ακτή ΗΒ 76.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 48, Μάιο.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΕΡ: Σαλλόμ Βόρε 81.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ WS 44, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 42,5, 'Ιουν. 1.

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 95, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 115, Μαΐου 18.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: 'Ανατολ. ακτή ΗΒ 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 52,5, Μαΐου 21.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρουά 57.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 82,5, Μαΐου 19.

ΜΑΝΤΟΛΥΝΑ: Τρίνεντ 55.000 τον. μέρος φορτίου Τέξας, WS 66, Μαΐου 20.

ΟΣΕΑΝ ΡΕΪΝΤΖΕΡ: Μεσόγειο 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 110, άμεση.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Μπαχρέιν 30.900 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 120, όψιόν Σιγκαπούρη WS 140, Μάιο.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Φλόττα 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, όψιόν Σκανδιναβία WS 57,5, Μαΐου 19.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ: 1: Μάρσα ελ Μπαρέγκα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, Μαΐου 27.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Μπαχάμας 58.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 65, Μαΐου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ: Καραϊβική 98.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 35, Μαΐου 28.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 59.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 48 Μαΐου 28.

ΤΑΤΙΝΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 82.000 τον. μέρος φορτίου, Κιουρασάο WS 65, Μαΐου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ: Ταρτούς 70.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 67, Μαΐου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 127,5, όψιόν Μεσόγειο WS 137,5, 'Ιούν. 1.

ΜΕΡΚΑΤΟΡ: Κωνσταντίνζα 28.000 τον. καθαρά Νιγηρία, WS 115, 'Ιουν. 1.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Πατζαρίτας 80.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 70, Μαΐου 24.

ΕΛΕΝΗ Π.: Νταμάϊ 150.000 τον. Τρίνταντ, WS 27, Μαΐου 24.

ΕΥΑ: Χάουντ Πόιντ 68.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Καραϊβική WS 55, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 52,2, Μαΐου 27.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Αγοραπωλησίες

Οι λογικές τιμές στις οποίες προσφέρεται ένας σημαντικός αριθμός πλοίων όλων των τύπων προσελκύει την προσοχή πολλών αγοραστών. Και ενώ οι μικρής ή μεσαίας επιφανείας αγοραστές συναντούν μεγάλα εμπόδια στην εξασφάλιση της απαραίτητης χρηματοδότησης, οι πιο δυναμικοί βρίσκονται σε συνεχή κίνηση. Ο ευκαιριακός χαρακτήρας τέτοιων αγορών καθιστά την αναφορά τους μία μάλλον επισημική υπόθεση αφού πολλές από αυτές ανατρέπονται, ακόμη και την ύστατη ώρα.

Τό σημερινό μας δελτίο αναφέρεται και σε όρισμένες πράξεις που έλαβαν χώρα και κατά τη διάρκεια του προηγούμενου δεκαπενθήμερου αλλά που μόλις πρόσφατα έγιναν ευρύτερα γνωστές.

Τρία δεξαμενόπλοια της BURMAH OIL που συγκέντρωσαν τη γενική προσοχή, τα M/T BURMA PERIDOT και M/T BURMA PERARL (140.500 TDW, του 1974/73) μαζί με το μικρότερο M/T BURMA LEGACY (128.300 TDW/1974) πέρασαν τελικά στα χέρια Έλληνων του Λονδίνου αντί συνολικής τιμής δολ. 13.500.000.

Έλληνες αγοραστές έκλεισαν τα M/T CYS ALLIANCE (79.100 TDW/1974) αντί δολ. 3.800.000 και M/T TEIKO MARU (112.600 TDW/1972) αντί δολ. 3.300.000. Ο ίδιος οίκος φέρει σαν αγοραστές των M/T DAPHNE και DALLIA (71.170 TDW/1967) έναντι συνολικού τιμήματος δολ. 3.250.000.

Άλλοι Έλληνες του Λονδίνου απέκτησαν σε πλειστηριασμό το M/T CALATRINA (53.000 TDW/1965) αντί δολ. 1.200.000 με παράδοση Ισπανία «ως έστι».

Περουβιανοί αγοραστές έκλεισαν υπό αίρεση το γερμανικό M/T FRIESLAND (124.600 TDW/1974) αντί τιμής περίπου δολ. 6.000.000.

Μετά από περιπέτειες με δύο υποψήφιους

αγοραστές το νορβηγικό VLCC T/T ATHENE (260.000 TDW/1974) έφερετο πωληθέν σε τρίτους, πιθανώς Νορβηγούς επίσης, αντί τιμής δολ. 4.500.000, αλλά τελικά η πώληση φαίνεται ματαιωθείσα.

Τέλος, το ULCC T/T JARMADA (390.000 TDW/1976) φέρεται πωληθέν σε μεγάλη διεθνή εταιρεία έναντι δολ. 7.200.000 προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως αποθήκη πετρελαίου.

Στά ΜΠΑΛΚΑΡΙΕΡΣ, πάντοτε με την επιφύλαξη της τελευταίας στιγμής, μπορούμε να αναφέρουμε:

Τό M/V CAVALIER BULKER (36.300 TDW/1977) αντί δολ. 3.500.000 με ευνόικους όρους χρηματοδότησης.

Αναμένεται η τελική επικύρωση της πώλησης του M/V SHINNING STAR (25.900 TDW/1977) αντί δολ. 3.100.000.

Τό ίδιος με το M/T STAR MADONNA (27.800 TDW/1973) αντί δολ. 2.200.000.

Όριστική είναι η πώληση του M/V CAPE-TAN COSTIS (26.500 TDW/1968) αντί περίπου δολ. 925.000.

Τό πάναμαξ M/V FENLOCK (69.700 TDW/1981) φέρεται πωληθέν στα δολ. 8.000.000.

Τέλος, το M/V TACOMA CITY (26.250 TDW/1972) μάλλον περνά σε Έλληνικά χέρια αντί δολ. 1.800.000.

Στην κατηγορία ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ μικρότερος ο αριθμός των πράξεων.

Τό M/V SAPHIRE (16.460 TDW/1978) αγοράστηκε από Έλληνες αγοραστές σε μη επίσημης ανακοινωθείσα τιμή.

Τό M/V TERESINA (20.440 TDW/1970) έπλησε σε Έλληνες αντί δολ. 925.000.

Τέλος, το πλοίο έμπορευματοκιβωτίων M/V ULANGA (13.880 TDW/1977) έφερετο πωληθέν αντί δολ. 4.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με την πλήρη σχεδόν αποχή της Κίνας από κάθε αγοραστική δραστηριότητα και με τα διαλυτήρια της Ταϊβάν και της Ν. Κορέας υπερπλήρη για δύο τουλάχιστον μήνες, οι τιμές στην Απω Ανατολή υπέστησαν, όπως ήταν φυσικό, κάθετη πτώση.

Ελάχιστες οι νέες αγορές, σε τιμές που ελάχιστα θυμίζουν το πρόσφατο παρελθόν. Για VLCC, π.χ. προσφερόνταν τιμές μεταξύ δολ. 115/120 έναντι δολ. 132/139 πρό δύο μηνών.

Η ανακοπή της δραστηριότητας στο Πακιστάν λόγω της επερχόμενης περιόδου των μουσώνων αλλά και λόγω συγχύσεων περί την ακολουθητέα φορολογική πολιτική αποτέλεσε ένα ακόμα δυσμενή παράγοντα.

Αντίθετα, η Ίνδια κινήθηκε πιο εύρυθμα και εξακολουθεί τις αγορές, πλοίων μετρίου μεγέθους, αν και πιστεύεται ότι σύντομα θα διακοπεί η δραστηριότητα για κάποιο χρονικό διάστημα.

Ο Ευρωπαϊκός χώρος ήταν σχετικά ήρεμος.

Γενικά, οι τιμές φέρονται να διαμορφώνονται περίπου ως εξής (δολ./τόνο βάρους):

Ταϊβάν

VLCC/Μεγάλα Δεξαμενόπλοια 115/120
Ξηρού Φορτίου 100/115

Κίνα

Μεγάλα Πλοία, γενικώς
Φορτηγά μέχρι 5.000 τόνων 105/118

Ν. Κορέα

Χωρίς ενδιαφέρον

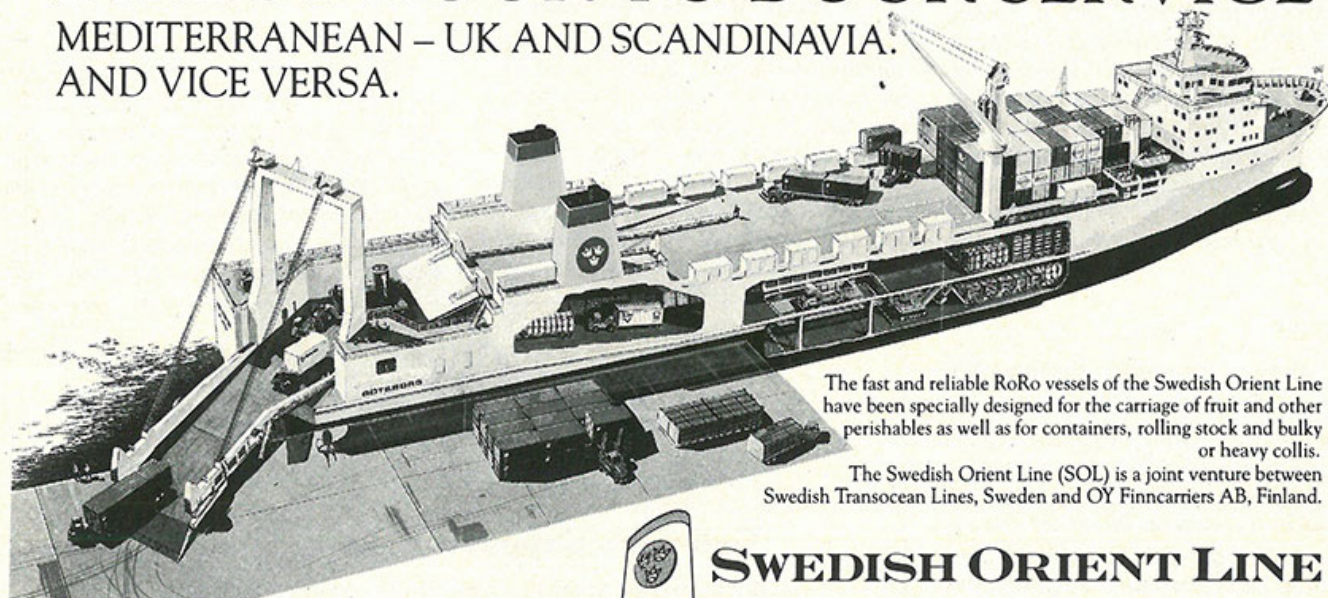
Ίνδια

Φορτηγά 3/6.000 τόνων 112/118

Πακιστάν

Φορτηγά 3/7.000 τόνων 102/112

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

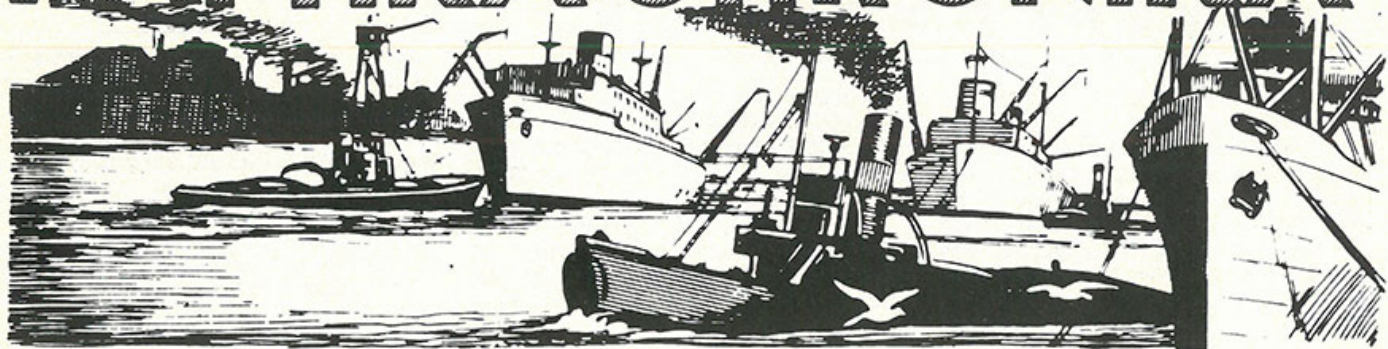
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1200/959 June 1st, 1985

THE BOTTOMLESS PIT

In spite of the fact that the world shipping crisis has its roots in the superabundance of available tonnage, the construction of newbuildings, which feeds this superabundance, continues to be supported and subsidised, to a greater or lesser extent, by various governments.

There is no doubt that these governments have perfectly valid reasons for pursuing such a policy. The European countries, among others, are trying to reduce unemployment in their shipbuilding regions while the eastern bloc countries, as well as Brazil and China, look to it as a means of earning much-needed hard currency. In South Korea, on the other hand, shipbuilding is regarded as a starting point for a more general development of industrial capacity. The end result, however, is that more and more ships are added every day to an already over-bloated world fleet.

The only way out of this vicious circle would seem to be some sort of method by which no shipowners will be allowed to order new tonnage unless he can certify that he is scrapping a larger volume of tonnage at the same time. Instead of subsidising new constructions, governments should facilitate scrappings. Otherwise, both their shipyards and their shipowners will eventually end up bankrupt.

THE GREEK SHIPPING COMMITTEE HOLDS ELECTIONS

It was not surprising that at the elections of the Greek Shipping Committee in London the same persons were re-elected to its board of directors. The board and the Committee's services have shown to all concerned how productive and how efficient they are and how useful their circulars on matters concerning the affairs and problems of Greek

shipping firms can be greatly appreciated, also, was the thorough briefing accorded to members before the general meeting of May 23 which covered all the actions of the Committee over the entire range of subjects that concern its.

We believe the same procedure should be adopted by the Greek Shipowners' Union which should keep its membership better informed on its activities.

At the elections of May 23, the following were re-elected:

Mr. J. A. Jadjipateras, President
Mr. M. C. Peraticos and Mr. C. J. Carras, Vice - President
and Messrs. E. Embiricos, J. M. Lyras, S.M. Polemis, D. L. Nomicos, G. L. Lemos, A.C. Los, I. C. Carousis, J.C. Hadjipateras, N. J. Cairis, N. J. Jadjipateras, A. J. Zaphiropoulos, C. M. Franzes, N. D. Inglessis, M. E. Frangos and E.C. Caramallis as members of the board.

PRELIMINARY SEA SERVICE

The decision taken by the Ministry of Mercantile Marine to apply a requirement for preliminary sea service to candidates for the Merchant Navy Training Schools is a novelty that could lead to serious changes in the training system.

Today, candidates for the Schools are Lyceum graduates with no sea experience. This means that adequate

numbers, can be recruited from all parts of the country. The disadvantage lies, however, in the fact that the candidate is totally unaware, or to a great degree ignorant, of the nature and conditions of the career he has chosen. A sea career is not like other careers. It requires adaptations that are not often easy and, in some cases, it can become totally repugnant to an aspiring candidate. The result is that many graduates of the training schools end up by abandoning their sea careers very shortly after embarking on them.

These cases could be avoided if the candidates familiarised themselves with life at sea before they entered the schools and decided that this indeed was the career they wanted.

This is the aim of the Ministry with the new system which is not expected to draw many takers at first but which, in time, will show whether it is really effective.

SHIPBREAKING YARDS

Approval has finally been given for the creation of a Maritime Industrial Region at Platyglia, near Astakos, and for three investments in an equal number of shipbreaking yards with a capacity of 250,000 tons of scrap per annum. The region will be able to accommodate one more shipbreaking yard, one steel mill

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

CHINESE YARDS SEEK CLOSE COOPERATION WITH GREEK SHIPOWNERS

The appointment by the China State Shipbuilding Corporation and the China Shipbuilding Trading Corporation of "Shipcare Technical Services" Inc as their correspondent office in Piraeus is seen as a concrete effort by the Chinese to attract shipbuilding work from Greeks shipowners.

China, including Formosa, is the third largest shipbuilding nation in the world after Japan and South Korea and apart from a joint venture company in West Germany, the cooperation between CSSC and Shipcare is the first major move of the Chinese into the international market. This has been due to the fact that there is a large domestic demand in China for coastal, river and oceangoing tonnage.

The Chinese companies believe the Greek market offers great potential for Chinese built vessels, and Shipcare said the companies are also considering further expansion in London and New York.

CSSC, which is based in Peking, controls 26 shipyards with more than 80 building berths with a labour force of 300,000, catering to both merchant and naval newbuildings. Said installations are able to accommodate newbuildings of

up to 80,000 tonnes deadweight.

CSSC is already producing main and auxiliary engines and a wide range of other marine equipment, both to its own designs and under licence to other well-known manufacturers.

The corporation has built more than 45 ships of various types for export in the last three years, some of which have gone to East Germany, Norway, Italy and the US.

The corporation believes Greek owners are newbuilding orientated and feel that the service and credit terms which would be available in China would attract their attention.

It is estimated that the Chinese yards can offer newbuilding prices of about 20% to 25% lower than those of South Korea, while repair costs are estimated to be about 10% lower.

Finally, it should be underlined that China in its present ambitions shipbuilding program will most probably seriously consider offering cargoes in conjunction with the placing of newbuilding contracts, a development which will interest those Greeks who have traditionally kept a great number of Japanese and South Korean Yards fairly busy.

for the on-site processing of the scrapiron plus space for repair work.

Now that an impetus has been given to a project that has been mulled over for the past three or four years, it should not be allowed to peter out, particularly since the Hellenic Industrial Development Bank (ETBA) which is providing the financing is keen on it and that the investors have already submitted complete studies and plans.

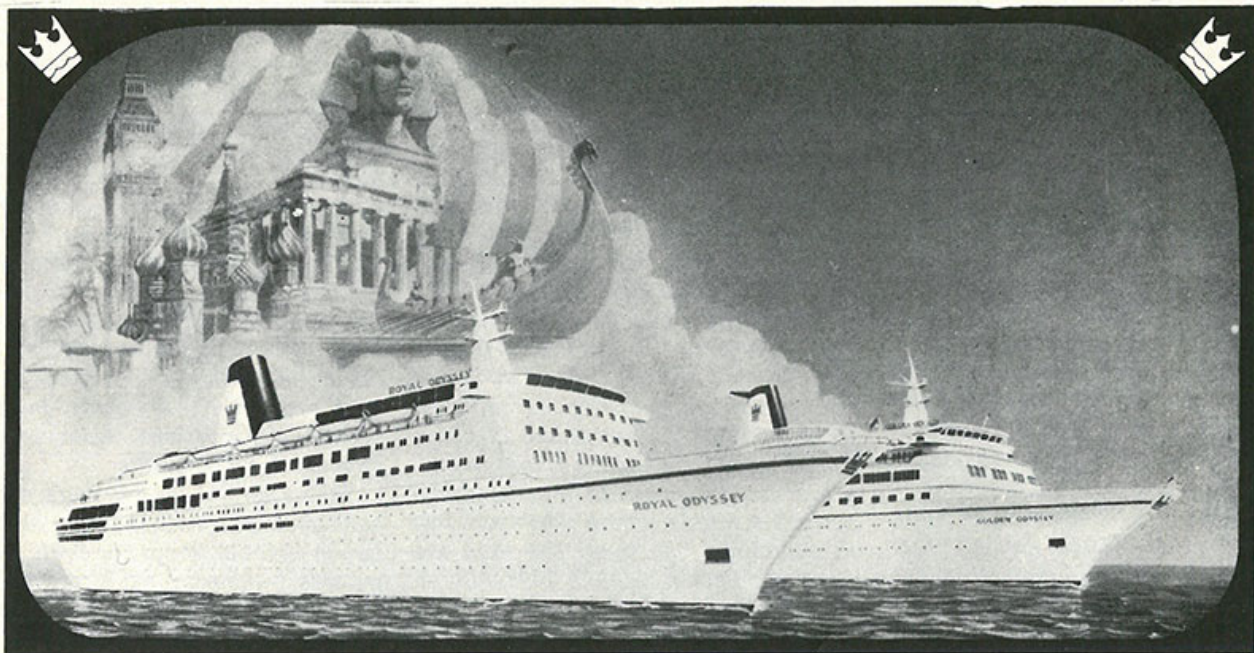
A REMINDER FROM THE MINISTRY

The Ministry of Mercantile Marine has reminded owners, with a new circular, of the requirements for taking on bunkers and loading oil cargoes in Nigeria.

The reminder was issued following the case of a Greek ship and its crew which were prevented from sailing for a long time on charges that they had attempted to smuggle oil out of the country. The ship concerned was the "Tasia" which is managed by the Atlantic Maritime Company in Piraeus. The circular stresses that before oil can be loaded in Nigeria, a customs permit is required.

572 VESSELS JOIN ABS

With an increase of over 21 percent of the new tonnage classed with the American Bureau of Shipping during 1984, the total strength of ABS has reached to



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

14,914 vessels of 103.8 million gross tons, representing 91 flags.

1984 has been an important year for ABS, during which the society was significantly restructured in order to strengthen its resources, provide a broader range of services and place itself in the forefront of technological innovation.

GREEK SURVEYOR APPOINTED DISTRICT MANAGER FOR DNV

Det norske Veritas Greece has announced the appointment of Senior Surveyor Mr. Ioannis Kourmatzis as manager for Kobe district.

Mr. Kourmatzis, 32, joined Veritas in 1976. After a 2 year period at Veritas Office at Oslo Norway, Mr. Kourmatzis has worked as surveyor at the Society's offices in Rotterdam and Piraeus. In 1984 he has been appointed as leader for Veritas Service Center Piraeus.

Veritas Kobe is the Society's biggest district in Japan, amongst its 12 offices in this country, and comprises the stations of Kobe, Tamano, Tsu and Mizushima.

50 YEARS AGO

— The master of the cargo ship "Costis", Capt. Theodore Kelaiditis, was fined one hundred pounds by a Liverpool court, and twenty-five pounds for costs after being found guilty of failing to abide by the rules for the stowage of grain cargoes in bulk.

— The British liner "Scythia", on its way from New York to Liverpool, stopped to take on board the captain of the Greek cargo ship "Ioannis Gouladrakis", Constantine Christidis, who was seriously ill and in need of immediate medical attention.

— The master of the cargo ship "Neritos" has reported to the Directorate of Merchant Shipping that on the last voyage to North America, nine members of his crew jumped ship at Boston.

— The Rumanian cargo ship "St. Nicolas" of 2,728 tons gross, 4,580 tons deadweight, built in 1906, was auctioned in Rotterdam on May 24 and bought by Mr. L. Terlazos for 4,300 pounds.

— The following fixing of Greek ships have been made: "Oros Pellon" from San Lorenzo 7,000 tons for certain ports U.K. — Rotterdam 16/-, if Antwerp 15/6, June 1-20.

"Agios Georgios" from Newport 6,000 tons for Alexandria 8/3 cancellation 3rd June.

SUCCESSFUL SALVAGE OPERATION IN THE MEDITERRANEAN



What may be regarded as the largest salvage operation undertaken by Greek Salvors in the Mediterranean in recent times was that of the 50,000 tons dwt motor tanker "Saint Helen" which was stranded off the Coast of Libya laden with a cargo of about 45,000 tons of fuel oil. The Piraeus based tonage and salvage company, Tsavliris was engaged as Salvage Contractor under Lloyd's Open Form with, we understand, the safety net and the limitation of liability clauses deleted.

The Tsavliris Salvage Tugs "Apollon" 6,000 HP and "Megas Alexandros" 10,000 HP were mobilised from Greece carrying yokohama fenders and a wide range of antipollution facilities. Senior company salvage and pollution experts together with specialist technicians and divers were onboard the "Megas Alexandros". The 40,000 ton dwt tanker "Seacross" was despatched from Greece carrying hoses and other oil cargo transfer equipment in order that the casualty be lightened. In the meantime corporate officials were flown to Libya to coordinate the operation from the shore and liaison with the local authorities.

The casualty was in a precarious position. Hard and fast aground on a rocky shoal offshore Libya, with her bottom ruptured, and leaking oil, she was expo-

sed to any adverse weather, particularly from the North. It had been calculated that she could be refloated only after lightening a substantial part of her cargo.

The port was closed as the casualty was obstructing the approach channel. The Libyan forces were put on alert due to the pollution fear. Adjacent underwater pipelines presented a further risk. Any amount of oil pollution, besides causing environmental damage, would have disrupted operations of a nearby desalination plant and power station due to the seawater intake being close-by.

Time was of great importance so the salvage operation was mounted and carried out with haste. After about 7,000 tons of cargo were transferred to the "Sea Cross", the casualty was refloated. Minor pollution was promptly combatted with the assistance of local tugs and divers, while the casualty's bottom damage was temporarily patched by Tsavliris divers.

Thereafter the two tankers and two salvage tugs proceeded to Kalamata bay in Greece, where the lightened cargo was transferred back to the "Saint Helen". Simultaneously permanent underwater bottom patching was carried out to enable the vessel to proceed direct to destination without drydocking.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL

FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

S. Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel. 4173991, 4173897, 4176821. Tlx. 213993 PSSN GR. Branches: Port Said, Cairo, Alexandria, Suez

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1985, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσό μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« Ν Α Υ Τ Ι Κ Α Χ Ρ Ο Ν Ι Κ Α » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιᾶς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερφίου 50 & Ἀχαρνών	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιᾶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιᾶς - Τηλ. 417.6658		

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Α' ΠΑΓΙΟ

		ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦΙΜ.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικοπεδο	27.184.802				
Κτίριο	248.121.015	275.305.817			275.305.817
Εγκαταστάσεις		655.442	3.105.174	5.018.863	8.779.479
Επιπλα και Σκεύη		206.210	1.593.890	2.012.254	3.812.354
Μηχανήματα		239.185	907.850	3.503.716	4.650.751
Μηχανές Γραφείων		88.626	39.938	58.056	186.620
Εργαλεία - Όργανα		19.038	122.083		141.121
Βιβλιοθήκη Όργανισµού		45.619	2.282		47.901
Ίµατισµός			1.814.276		1.814.276
Μεταφορικά μέσα				504.701	504.701
Διαμορφώσεις Χώρων				214.836	214.836
Έξοδα Ίδρυσης & Όρ- γάνωσης		1			1
Εγγυήσεις		170.971			170.971
Είδη Ψυχαγωγίας			107.097		107.097
		276.730.909	7.692.590	11.312.426	295.735.925

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Εμπορεύματα				11.277.093	11.277.093
ΒΑΡ	11.480				
Χρησ. Ξενώνα	421.510		432.990		432.990
Εμπορ/ματα άκατάλληλα				191.015	191.015
Ηλεκτρολογικό υλικό			72.864		72.864
Κάυσιµα			258.444		258.444
Υλικά συσκευασίας				1.373.173	1.373.173
Προμηθευτές				75.354	75.354
Προσωρινοί Χρεωστικοί					
Λογαριασμοί		295.000	152.737	25.748	473.485
Δοσοληψίες Κλάδου					
Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.		500.000			500.000
Λειτουργ. Έξυπνηρ. Κλά- δου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.		3.479.371			3.479.371
		4.274.371	917.035	12.942.383	18.133.789

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο		542.525		1.317.583	1.860.108
Καταθέσεις σέ Τράπεζες:					
Τράπεζα Έργασίας	2.000.000				
ΕΤΕ/Ναυτιλ.	50.127.000				
Τράπεζα Κρήτης	24.073				
Τράπεζα Πειραιώς	14.322.000				
Τράπ. Κεντ. Ελλάδος	123.090.792	189.563.865		27.739.173	217.303.038
		190.106.390		29.056.756	219.163.148
Επιχορήγηση Ξενώνα		88.645.666			88.645.666
Επιχορήγηση Πρατ. Τρο- φίμων		77.279.883			77.279.883
		165.925.549			165.925.549

Συμμετοχή ά-

πό ΕΣΤΙΑ	ΞΕΝΩΝ.	ΠΡΑΤΗΡΙΟ			
Χρήσης 1980	13.166.595	3.210.712			
Χρήσης 1981	17.447.531	7.716.637			
Χρήσης 1982	24.375.720	4.304.191			
Χρήσης 1983	28.318.325	9.170.028	83.308.171	24.401.568	107.709.739

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

637.037.219 91.917.796 77.713.133 808.668.148

ΛΟΓ/ΣΜΟΣ ΤΑΞΕΩΣ ΠΑ- ΓΙΑ ΝΑΤ (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1

1

ΓΙΣΜΟΣ 1983

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Α ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΚΕΝΤΡ.ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦΙΜ.	ΣΥΝΟΛΟ
Φόροι — Κεφάλαια	602.347.815	88.645.666	77.279.883

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Πιστωτές	32.209.373	71.222	3.000	32.283.595
Έλλην. Δημόσιο	619.248	366.981	162.253	1.148.482
Ασφαλιστικοί Όργανισμ.	1.482.439	2.469.065		3.951.504
Λειτουργ. Έξυπνρήτηση	378.344			378.344
Προσωρινοί Λογ/σμοί		269.394	158.519	427.913
Προμηθευτές		95.468	109.478	204.946
	34.689.404	3.272.130	433.250	38.394.784

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	637.037.219	91.917.796	77.713.133	806.668.148
------------------	-------------	------------	------------	-------------

ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΑ-
ΓΙΑ ΝΑΤ (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1

1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1983

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Διοίκησης	4.350.812			4.350.812
Αμοιβές συνεδρ. Δ.Σ. —				
Επιτροπών	1.846.297			1.846.297
Αμοιβές Παροχ. Υπηρ.	1.889.620	145.152	48.384	2.083.156
Μισθοδοσία Τακτικού				
Προσωπικού	10.022.585	19.087.063	11.063.029	40.172.677
Παροχές Τακτικού Προ-				
σωπικού	412.355			412.355
Κρατήσεις καί εισφορές				
Υ/τρίτων	6.242.349	11.482.115	5.264.824	22.989.288
Έξοδα συντήρησης	61.927	399.451		461.378
Αμοιβές Παροχής Υπηρ-				
ρεσιών Έκτ. Προσ/κού	281.461			281.461
Δαπάνες Ψυχαγωγίας				
Ναυτικών	13.818.236			13.818.236
Δαπάνες Νομικής				
Συμπ/σης Ναυτικών	1.341.999			1.341.999
Δαπάνες Γαμηλίων				
βοηθημάτων	8.140.560			8.140.560
Δαπάνες Έκτακτης Οικ.				
Ενίσχ. Ναυτικών	527.992			527.992
Δαπάνες Παλιννόστησης				
Ναυτικών	2.708.616			2.708.616
Δαπάνες Οίκον. Ενίσχ.				
Επαγγ. Σωμ. Ναυτ.	390.000			390.000
Δαπάνες Συμπλ/σης στίς				
οίκον. των Ναυτικών	409.388			409.388
Αποσβέσεις				
Παρελθ. Χρήσεων	895.934			895.934
Χρήσης 83	360.246	1.256.180		1.256.180
Αγορές αγαθών		1.764.673		1.764.673
Έξοδα Λειτουργίας		5.363.186	737.738	6.100.924
Αποζημιώσεις άπολυομέ-				
νου προσωπικού		303.825	898.364	1.202.189

Μισθοδοσία Έκτάκτου Προσωπικού	6.000		6.000	
Λοιπές δαπάνες	139.025		139.025	
Ένοίκιο Μονάδας (άναλογία)	3.854.911	680.279	4.535.190	
Φθορές - απώλειες	25.160		25.160	
Ανακοινώσεις - δημοσιεύσεις	33.299		33.299	
Υλικά συσκευασίας		805.214	805.214	
Άμοιβές Τρίτων		39.000	39.000	
Αναλογία Δ.Ε.Η.		639.172	639.172	
Αναλογία Ε.Ε.Υ.		2.512	2.512	
Διαφορά Έσόδων - Δαπανών	134.199.777		134.199.777	
ΣΥΝΟΛΑ	187.900.154	42.803.860	20.178.516	250.682.530

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
Αγορές Χρήσης	100.192.907			
Πλέον Άπογρ. 31/12/82	41.684.585			
Σύνολο	141.877.492			
Μείον Άπογρ. 31/12/83	11.468.108			
Κόστος Πωληθ. 1983	130.409.384			
Πωλήσεις 1983	141.412.661			
Μείον κόστος πωληθέν.	130.409.384			
Διαφορά	11.003.277			
Έσοδα από NAT	140.796.804			140.796.804
Έκτακτα έσοδα	14.259.680			14.259.680
Συν/κές διαφορές	32.843.670			32.843.670
Συμβολική συμμετοχή Ναυτικών		13.443.850		13.443.850
Έσοδα ΒΑΡ		725.976		725.976
Έσοδα από φθορές - καταστροφές		2.267		2.267
Έσοδα από κερματοδέκτη		113.442		113.442
Διαφορά (όπως άναλυση)			11.003.277	11.003.277
Έσοδα από λοιπές αιτίες			5.211	5.211
Συμμετοχή από ΕΣΤΙΑ		28.318.325	9.170.028	37.488.353
	187.900.154	42.603.860	20.178.516	250.682.530

Πειραιάς 27/9/84

Ό Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΕΦΥΛΛΗΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ ΠΝΟ

Ό Διευθυντής
ΛΕΟΝ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

Ό Τμηματάρχης Ο.Υ.
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΑΕ	62	10405	α. Γαλαξίδι 23/2	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ν. ‘Ορλέανη 19/4
ΑΒΙΝ Ο’Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Γένοβα 20/4	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Μπιλμπό 28/3
ΑΓΑΘΗ	74	8017	α. Βρέμη 5/4	ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Παρανάγρια 7/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Κάδιξ 17/4	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	Διάλυση Πακιστάν
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Γάνδη 11/4	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ρεσίφ 15/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217	α. Βαλένσια 17/4	ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Βομβάη 6/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά 12/4	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Λός ‘Αντζελες 19/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Σινγκαπούρη 29/3	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Λός Πάλας 15/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10489	α. ‘Ελευσίνα 29/3	ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 17/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9877	ἀργεί Πειραιά	ΑΚΤΙΟΝ	78	11286	α. Τσίμα 17/4
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Π. Μαντρινί 14/4	ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Πειραιά 20/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Λός ‘Αντζελες 21/4	ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. ‘Αλεξάνδρεια 1/4
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ε. ‘Όλμπαν 19/4	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Λέγκχορν 19/4
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Σινγκαπούρη 12/4	ΑΛΕΑ	73	8824	α. Λάγος 26/2
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	α. Χόγκ Κόγκ 18/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Ντόβερ 6/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 29/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888	ἐπισκευές Ούλσάν 29/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ἐπιβλήθη ‘Αλλοδαπούς	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	α. Μπρεμερχάβν 21/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Βαλτιμόρη 13/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἐπιβλήθη ‘Αλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	α. Πειραιά 20/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	στή Ρουέν	ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084	ἀργεί Σάρα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειοακός μεταφορές	ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Γιβραλτάρ 15/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	α. Λέικ Τσάρλς 2/4	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ρίο Γκράντε 7/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεί ‘Ελευσίνα	ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Μπουεναβεντούρ 6/4
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	δ. Παναμά 19/4	ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Γιβραλτάρ 20/4
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Ντόβερ 17/4	ΑΛΙΚΗ ΙΙ.	76	12376	δ. Παναμά 9/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	ὑπέστειλε λιβεριανή	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. ‘Οζάκα 13/4
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Τζέντα 29/3	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Πόρτ Κέμπλα 8/4
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Βενετία 28/3	ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	σὸ Γκόττενμπουργκ 25/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. ‘Ελευσίνα 11/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Τεργέστη 18/4	ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Ν. ‘Ορλέανη 17/4	ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Λίβερπουλ 17/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	89	15.474	α. Ροζάριο 12/4	ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ἐπιβλήθη
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεί ‘Ελευσίνα	ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Γκάσστον 4/4
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεί ‘Ιθάκη	ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	88	16223	α. ‘Ίμμηγχαμ 18/4	ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Θέραντε 1/4
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. ‘Αμστερνταμ 23/4	ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Λός Πάλας 14/4
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Πειραιά 31/1	ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	63	14891	ἐπιβλήθη ‘Αλλοδαπούς
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ντόρμπαν 10/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Μάλο 20/4	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Λός ‘Αντζελες 31/3
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Νικόσια 15/3
ΑΘΛΟΝ	79	10428	στή Λά Πλάτα 15/4	ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέζ 22/4
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Λονδίνο 22/4	ΑΛΜΑ	80	11584	ἐπισκευές ‘Αμβέρσα
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Πόρσγκροουκ 16/4	ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Λισσαβόνα 21/4
ΑΘΩΣ	72	1586	ε. Πασιγιές 8/4	ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεί Τρινκομάλη	ΑΛΜΙ ΣΚΑ’Υ	74	22246	α. Βόλβις Μπαϊ 5/4
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Κων/πολη 13/4	ΑΛΜΠΕΡΤΑ	1800		α. Φορμάντλ 11/4
ΑΙΓΑΙΟΝ Α’ΙΛΑΝΤ	72	4109	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΟΝΗΣΙΟΣ (δ.)	72	17355	ε. ‘Ίμμηγχαμ 22/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Μπάρ 21/4	ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	μετ. ‘Φάγκ Χίος (π.)
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ἐπιβλήθη	ΑΛΤΕΒΕΛΣ	78	12598	δ. Παναμά 4/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΚΡΕΣ	68	5527	ε. Βαλπαράισο 8/4	ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Ρόττερνταμ 7/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Σάν Μάικα 19/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Μομπάσα 14/4	ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500	ὑπὸ ναυπήγηση
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Τζέντα 14/4	ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	πρ. ‘Αίγις ‘Ατόμικ
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. ‘Ικόνιο 12/4	ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	πρ. ‘Αίγις Μυστική
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	μετον. ‘Αλφα Κόσμικ (‘Ελλ.)	ΑΛΦΑ ΝΤΑ’Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Τζέντα 13/4
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Σαγκάη 30/3	ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Νταμμάμ 18/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ’Ι ΝΤ	70	9178	ε. Πειραιά 8/4	ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ’Ι Κ	71	11208	α. Λός Πάλας 23/3	ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/4
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ’Ι ΝΤ	70	9025	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/4
ΑΙΓΙΣ ΦΕ’Ι Μ	69	8928	ἀργεί Πειραιά	ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λειξόες 13/4
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ἀργεί Πειραιά				
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ούσκαπούνκι 11/4				
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεί ‘Αργιστόλι	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Ρόττερνταμ 5/4
ΑΙΗΤΖΑΕ	63	1142	ἀργεί Πειραιά	ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Λομέ 19/4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεί Χαλκίδα	ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	ε. ‘Αμστερνταμ 20/4
Α’ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18006	ε. Καοσιούγκ 5/4	ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. ‘Εσπεράνζο 7/4
Α’ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ’Υ	76	11084	α. Γουλαρού 2/4	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 19/4
Α’ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Λός ‘Αντζελες 29/3	ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Παναμά 17/4
Α’ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Μπαλμπόνα 11/3	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Λός Πάλας 16/4
Α’ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Σιτακόγκ 20/4	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	α. Λούπ Τέρμινλα 10/4
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	δ. Σουέζ 17/4	ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Πόρτ Κέμπλα 16/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεί Πειραιά	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Σλοϊσκιλ 1/4
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Τάραντα 13/4	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. ‘Αμβέρσα 3/3
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Νικόσια 23/4	ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Δακάρ 14/4
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. ‘Οζάκα 18/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Ν. Γουεστμινστερ 23/4
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Λισσαβόνα 20/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Ροζάριο 17/4
				ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Βρέμη 11/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	δ. Γιβραλτάρ 12/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Σ. Κίτς 22/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633	α. Κέιπ Τάουν 1/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	ε. Νιούπορτ 22/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Γάνδη 22/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Γκιζάν 12/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ’Ι ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Ρουέν 21/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	δ. Κων/πολη 7/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός ‘Αντζελες 22/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΝΤΑ’Ι ΜΟΝΤ	81	10714	α. Βαλτιμόρη 7/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	δ. Ντόβερ 22/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ’Ι Ρ	77	10153	δ. Γιβραλτάρ 7/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. ‘Αμβέρσα 20/4
Α’ΙΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	α. Χάλα 27/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ’Ι Τ	78	13889	ε. Κολόμπο 30/3
ΑΙΤΖΙΑΝ Α’ΙΛΑΝΤ	72	4838	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Καοσιούγκ 10/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ’Ι ΝΤ	83	20980	α. Καλαμπάρ 4/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ’Ι Σ	74	13631	δ. Σουέζ 19/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ’Ι ΟΝ	77	38484	α. Φουκουγιόμα 21/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Ροζάριο 19/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ’Ι Τ	61	13184	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ’Υ	81	35522	ε. Καρταγένα 10/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. ‘Ικόνιο 1/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	78	13889	α. Μομπλ 9/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Σάν ‘Αντόνιο ‘Εστε 16/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	76	13633	α. Τζέντα 29/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761	δ. Γιβραλτάρ 3/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ’Ι ΟΜΦ	71	9229	δ. Παναμά 2/4
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	ε. Γιοκοχάμα 21/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Κολόμπο 17/4
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	δ. Σουέζ 14/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. ‘Αμβούργο 5/3
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	ε. ‘Αλεξάνδρεια 6/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Βίλα Κονσταντίουσιον 4/4
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Κάντλα 18/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Π. Σαϊό 16/4
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. ‘Αμβέρσα 16/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 29/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	77	15378	α. Χάβρη 12/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Σουέζ 29/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Νταμά 21/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	α. Έλευσινα 12/3
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΦΗ	85	34400	υπό ναυπήγηση
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	αργεί Άμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Άμβέρσα 18/4
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Τζέμπελ Άλι 23/3
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Φιλαδέλφεια 13/4
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'Α	83	10470	α. Σάν Άντόνιο 13/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Φουκουγιάμα 10/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Γιοκοχάμα 20/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Λός Άντζελες 15/4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Φλάσσινγκ 31/3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Ρότερνταμ 8/4
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Σαβάννα 9/4

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 20/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Λά Γκουλέτ 19/4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Μπαντζούλ 12/4
ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Πειραιά 21/3
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	16846	δ. Σουέζ 3/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Λέιθ 9/4
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λεμεσό 19/4
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350	αγορά έξ' Αυστραλίας
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Σκά 2/4
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Λός Πάλμας 17/4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Νικόσια 27/3
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	18973	στή Σιγκαπούρη 8/3
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	στό Μπαντάρ Άμπας
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	αργεί Πόρτσμουρ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Κων/πολη 28/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. Όρλεάν 12/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Μπάχια Μπλάνκα 23/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Μπάχια Μπλάνκα 19/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/4
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Αύγουστα 14/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Τάραντα 17/4
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Μακάβ 29/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Μπαχάμες 3/4
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	δ. Παναμά 19/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	ὤψωσε παναμαϊκή
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515	α. Γιούρπορτ 27/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051	δ. Γιβραλτάρ 27/2
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Καράτσι 18/4
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	αργεί Πειραιά
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Ροζάριο 3/4
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Σαουθάμπτον 14/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	δ. Σουέζ 9/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Τζιμπουτί 10/4
ΑΠΟΥΣ	70	3275	αργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Μολφέττα 13/4
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Λός Άντζελες 21/4
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Ν. Όρλεάν 18/3
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	στή Βαλλέτα
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. Μόχι 19/4
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ. Δαρδανέλια 4/4
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	α. Ρότσεστερ 24/4
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Σ. Λούις ντ' Ρόν 18/4
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	αργεί Πειραιά

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	α. Λός Πάλμας 17/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239	ε. Ν. Όρλεάν 17/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Γιβραλτάρ 8/4
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Φρημάντλ 24/2
ΑΡΙΕΣ	80	7839	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Γιβραλτάρ 18/4
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Τσάλνα 26/4
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	δ. Κων/πολη 2/4
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Σουέζ 14/3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Τζέμπελ Άλι 23/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ναυπηγ. Αλφ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Τζέντα 28/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Λίβερπουλ 24/4
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Τάμπα 19/4
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	78	10801	α. Ρεσίφ 4/2
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Γκιβραλτάρ 13/4
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Γκιβραλτάρ 8/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20208	α. Φρημάντλ 24/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	ε. Πωλβόνη 13/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	α. Γκιβραλτάρ 18/4
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Τσάλνα 26/4
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	δ. Κων/πολη 2/4
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Σουέζ 14/3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Τζέμπελ Άλι 23/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	30847	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Πειραιά 12/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ὤψωσε Κυπριακή
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6908	α. Πειραιά 12/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23183	α. Φρημάντλ 25/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Ούμπε 1/4

ΑΡΤΕΜΙΣ Γ ΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Γουέτερνπορτ 5/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γιοκοχάμα 21/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Κουσίρο 6/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Έλευσινα 18/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083	α. Λός Άντζελες 11/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	ε. Πειραιά 23/3
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΑ (μ.)	72	42253	ε. Πράια Μόλε 3/4
ΑΞΙΜΙΝΑ	66	35001	ε. Φιλαδέλφεια 19/4
ΑΞΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΞΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	8478	α. Μίνα Καμπούς 18/4
ΑΞΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ν. Όρλεάν 18/4
ΑΞΙΟΝΑ	81	30500	ε. Νακόντκα 15/3
ΑΞΑΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάν 27/3
ΑΞΙΠΛΟΣ (δ.)	85	45085	α. Βενετία 12/4
ΑΣΤΕΡΙ	65	8151	α. Πειραιά 21/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Μπαγκόνγκ 6/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Βομβά 8/4
ΑΣΤΟΡ	78	29880	α. Κέιπ Τάουν 10/4
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	διάλυση Τουρκία
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Σ. Λορέντζο 16/4
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Ν. Όρλεάν 9/4
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Σάντ Άννα Μπαϊ 14/4
ΑΣΟΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Ρίο Ίανέιρο 20/4
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Βομβά 2/4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Λισαβόνα 12/4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Πειραιά 23/3

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	66	40546	α. Ν. Όρλεάν 21/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	ε. Ίκχων 8/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Άννιπόλη 16/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ	69	16229	α. Ρουέν 30/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάν 26/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Λός Γκουλέτ 17/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στήν Άλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801	αγορά εκ Παναμά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Πειραιά 1/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	δ. Π. Σαϊό 2/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Κων/πολη 24/3
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Μπ. Άιρες 14/4
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ντάρμπαν 13/4
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	αργεί Σετουμπάλ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Πόρτ Χάρκωρ 16/4
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΥΛΙΣ	72	18402	ε. Φιλαδέλφεια 18/4
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κίγκστον 8/4
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9824	αργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Πειραιά 15/3
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880	α. Πειραιά 2/3
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Άμβούργο 10/4
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Σουέζ 15/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Ντάρμπαν 26/3
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	αργεί Πειραιά
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Χαλκίδα 19/3

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Άργουόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Ντάρμπαν 8/4
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Δαρδανέλια 18/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	αργεί Άλιβέρι
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Μομπάσα 18/4
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Ντάρμπαν 8/4
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Τρίπολη Λιβανού 28/3
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Κήλανγκ 17/4
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	ε. Πωλβόνη 13/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Λός Άντζελες 4/4
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Βρέμη 21/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Βίλα Κονστιτούσιον 19/4
ΒΕΝΙ ΙΙ.	77	16993	ε. Μέθουλ Ρόαντς 16/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Ντότλες 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Χέι Πόιντ 7/4
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Κων/πολη 10/4
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΝΒ	66	10210	α. Καέν 11/4
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Πειραιά 10/4
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	α. Ν. Μαγκαλόρ 6/4
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Αύγουστα 25/3
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.	68	12005	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14588	αργεί Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	18500	α. Λισαβόνα 6/4
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	α. φός 17/4
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	α. Πειραιά 10/4
ΒΟΛΟΣ	75	6952	α. Ντάρμπαν 8/4
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484	α. Τρίπολη 28/3
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Κήλανγκ 17/4
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	80	1434	α. Λός Άντζελες 4/4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Βρέμη 21/4
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Βίλα Κονστιτούσιον 19/4
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72	28021	ε. Μέθουλ Ρόαντς 16/4
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ντότλες 23/4

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Χέι Πόιντ 7/4
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κων/πολη 10/4
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Καέν 11/4
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Πειραιά 10/4
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	38038	α. Ν. Μαγκαλόρ 6/4
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Αύγουστα 25/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	18037	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Χάμπτον 22/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	δ. Κων/πολη 27/3
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	81	8592	α. Λός Πάλμας 29/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	ε. Κουνσάν 7/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1899	στήν Άκαμα 9/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Φός 7/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Σάν Νικόλας 30/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Ντάρμπαν 24/4

α. Βενετία 5/4
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 11/4

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18834
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10183
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΑ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	63	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΟΛΟΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723
ΓΟΡΓΟ	58	7061
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ.	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864

ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19186
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΣΟ (δ.)	62	23160
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	81	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΚΤΟΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ	69	54857
ΕΛΛΗΝΑ (μ.)	65	17847
ΕΛΟΣΕΑΝ	69	41478
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	9918
ΕΛΠΙΔΑ	66	9985
ΕΛΠΙΔΑ	69	18822
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	69	12216
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	65	27830
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	58	20580
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	78	8890
ΕΜΠΡΟΣ	67	9548
ΕΝΑΤΟΝ	84	22208
ΕΝΤΕΒΟΡ II	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	84	22208
ΕΞΠΟΡΕΡ	70	10006
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΟ	65	18405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16835
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242

μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρεσίφ 1/4		
α. Πειραιά 21/4		
δ. Π. Σάιδ 13/4		
στό Μπαντάρ Άμπας		
α. Τενερίφη 15/4		
α. Άμβέρσα 10/4		
α. Ν. Ύορκη 12/4		
ε. Σιγκαπούρη 21/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άλγκείρας 19/4		
α. Ύορκη 18/4		
ναυπηγ. Τόκυο		
α. Γαλαξείδι		
α. Λισσαβόνα		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά		
α. Μίνα Σάκρ		
ε. Παλαιά 15/4		
α. Σουέζ 5/4		
α. Λονδίνο 4/4		
α. Ύορκη 1/4		
ε. Γκουάμας 8/4		
δ. Σουέζ 21/4		
α. Πειραιά 5/4		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λάρνακα 10/4		
α. Πειραιά 4/4		
δ. Σουέζ 18/4		
α. Ρίτσαρντς Μπαί 7/4		
ε. Βισκαπατάν 11/3		

α. Γιβραλτάρ 21/4		
ε. Χιούστον 14/4		
α. Άστακό		
α. Πειραιά		
α. Ν. Ύορκη 21/4		
α. Πειραιά		
α. Ύορκη 5/4		
α. Ν. Ύορκη 18/4		
α. Τάραντα 5/4		
α. Ν. Ύορκη 4/4		
α. Λός Πάλας 21/3		
δ. Γιβραλτάρ 18/4		
στη Λιβύη		
ε. Ν. Ύορκη 20/4		
α. Πειραιά		
α. Γαλαξείδι		
ε. Μουτσούρε 21/4		
α. Λός Πάλας 21/4		
α. Καρτεγιέρο 19/4		
α. Άμβέρσα 12/4		
ε. Ροζάριο 22/4		
δ. Παναμά 18/3		
δ. Μπανσιμπάτελ 24/2		
α. Γουαϊάτ 24/4		
ε. Κολίν 9/4		
α. Πειραιά		
α. Σ. Νίκολας 12/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 21/3		
α. Λός Άντζελες 21/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άνκονα 10/4		
α. Κέιπ Τάουν 23/4		
α. Φορμάντλ 15/4		
α. Μ. Αλίνες		
α. Πειραιά		
δ. Σουέζ 12/4		
α. Ροζάριο 18/4		
α. Άμβέρσα 23/4		
δ. Κωνσταντίνου 27/3		
α. Ρίο Ίανέιρο 17/4		
ε. Δεμεράρα 20/4		
α. Νάπολη 19/4		
ε. Μπ. Άιρες 15/4		
δ. Σκώ 19/4		
α. Πειραιά		
α. Ν. Ύορκη 20/4		
δ. Γιβραλτάρ 12/4		
α. Κέιπ Τάουν 9/4		
α. Πειραιά		
α. Ζετούμπάλ		
δ. Κωνσταντίνου 11/4		
δ. Σουέζ 18/4		
α. Πειραιά		
α. Μπάχια Μπλάνκα 26/3		
πρ. Ύεντερπράιζ 1*		
ε. Πόρτλαντ 15/4		
ε. Σάουθεντ Άκνορατζ 22/4		
ε. Χάμπτον 22/4		
α. Πειραιά		
α. Λά Παλς 23/4		
α. Πειραιά		
α. Γκίλνιγκ 28/3		
α. Άμβέρσα 20/4		
μετ. Ύενοβία (Ελλ.)		
α. Πειραιά		
α. Κολόμπο 14/2		
δ. Νόβερ 17/4		
α. Πόιντ Α Πιέρ 26/3		
δ. Σουέζ 8/4		
α. Κόλουντμποργκ 20/4		
α. Σάν Ντιέγκο 26/2		
α. Πειραιά		
α. Χάβρη 17/4		
α. Ν. Ύορκη 18/4		
ε. Ν. Ύορκη 21/4		
ε. Σιγκαπούρη 18/4		
ε. Μουπόσα 11/4		
α. Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γδύνα 18/4		
α. Πειραιά		

ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Σάντος 18/3
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185	Διάλυση 'Ινδία
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Χόγκ Κόγκ 19/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	ε. Ότσο Ρίος 21/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	α. Λός Πόλμας 17/3
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Γδύνια 10/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Φρημάντλ 8/4
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Πόρτ 'Αντζελες 18/4
ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	δ. Π. Σαίδ 18/4
ΖΕΤΤΑ	71	20518	α. Χαμίνα 13/4
ΖΕΥΣ	60	11687	Διάλυση Κίνα
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μαντράς 18/4
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Πειραιά 29/3
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Κότκα 15/4
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί 'Αστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά
ΗΒΗ	70	2885	ἀργεί Πειραιά
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ)	72	54719	α. Γιβραλτάρ 3/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Κων/πολη 28/3
ΗΡΩ	65	23390	α. Ν. Όρλεάνη 6/4
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Άμβέρσα 5/4
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	α. 'Ικχών 6/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Βαλτιμόρη 20/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088	α. Τζέντα 28/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680	ε. Φιλαδέλφεια 20/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	ε. Λός 'Αντζελες 22/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680	δ. Π. Σαίδ 20/4
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4826	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732	ε. Πειραιά 6/4
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Λός Πόλμας 21/3
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λάρνακα 19/3
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	α. Ντάρμπαν 11/3
ΘΕΚΟΣ	78	16885	α. Σάρκα 22/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Λός 'Αντζελες 9/2
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Βανκούβερ 30/3
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	88	44863	α. Άμβέρσα 23/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	δ. Νταμάμ 17/4
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Σάν Λορέντζο 12/4
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Άμαγκασάκι 14/4
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Πόρτλαντ 17/4
ΙΔΕΑ (δ)	65	41195	πρ. «Τράιντεντ»
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ἐγκαταλείφθη 23/4
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Πειραιά 17/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Ρόττερνταμ 19/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 14/4
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Σάνβ 'Αντόνιο 'Εστε 6/4
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Ρουέν 22/3
ΙΟΣ	65	34400	ὕπὸ ναυπήγηση Τσουρούμι
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Νκόσια 18/4
ΙΩ	69	8909	ἀργεί Ντάρμπαν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	δ. Π. Σαίδ 6/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ρεσφ 9/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	ε. Ν. Όρκη 21/4
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΚΑΒΟ ΓΙΟΝΟΝΑΣ	67	10322	ἐπωλήθη
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	δ. Σουέζ 11/4
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998	ε. Σιγκαπούρη 24/2
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Ν. Όρλεάνη 19/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Τζέντα 18/4
ΚΑΘΡΙΝ Λ	70	16285	α. Λαύριο 17/3
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	δ. Ντόβεο 5/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Κων/πολη 22/3
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ἀργεί Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Καράτσι 20/4
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Μπελέμ 23/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Χόγκ Κόγκ 17/4
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	στο Κιουρασάο 8/3
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Βισακαπατνάμ 10/4
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	α. Τζέντα 18/4
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Θέοντα 20/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Πειραιά 16/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Νταμπέρ 10/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάορ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24688	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Άμβέρσα 23/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10639	α. Λός 'Αντζελες 26/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	στή Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Μορμουγκάο 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Βανκούβερ 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Σαφάγκα 15/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	α. Στυλίδα 16/4
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Άμβούργο 14/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βουβόη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	88	13531	ε. Δεμερράρα 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Μορμουγκάο 19/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Ντάρμπαν 2/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουέβιτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			στην Άϊν Σούκνα
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Ρόττερνταμ 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΚΑΡΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Σπλίτ 28/4
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Σχζέαν 17/4
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Λίβερπουλ 22/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Κουσίρο 5/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Πειραιά 12/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Γένοβα 15/4

ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Ροζάριο 17/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Πενάνγκ 25/3
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Μπαντάρ Άμπας 13/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Ν. Μαγκάλος 11/4
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Όδυσσώ 15/4
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Σουέζ 7/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	δ. Σουέζ 17/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσα 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Ίμικγχαμ 1/4
ΚΑΤΙΕ	60	10167	ἀργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	δ. Ντόβερ 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Σασέμπο 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Π. Κέλανγκ 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Χαλκίδα 11/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ἀργεί Ρίβερ Φόλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Γιοκοχάμα 29/3
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Κέιπ Τάουν 30/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Ρίο Χάινα 1/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Φρήτσον 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Χιμεί 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Λόγος 23/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Βουβόη 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Λ. Τσάρλι 22/3
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Τάμα 5/4
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΥΜ	75	16307	ε. Ρουέν 19/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ)	71	16400	α. Γένοβα 18/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	στο Άλιβέρι (ἀποθήκη)
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	α. Λάρνακα 10/4
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	στο Ντάρμπαν 12/4
ΚΛΑΣΙΚ (μ)	73	73492	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΘΗΣ	76	16366	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Μ. Μανγκάνου 6/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άμπού Ντάμι 18/4
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Χέυ Πόιντ 2/4
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Ρόττερνταμ 21/4
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σπείζια 26/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	α. Τουμπάρδο 18/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Γουέλκινγκτον 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Παναμά 18/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Παναμά 15/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	α. Τουμπάρδο 11/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	δ. Παναμά 30/3
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Λός 'Αντζελες 16/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΕΥ	67	7680	α. Τσάρλεστον 17/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Χάμπτον 5/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Πειραιά 5/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Σπλίτ 18/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Γιοκοχάμα 14/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ε. Βανκούβερ 8/4
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Καράτσι 23/3
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 4/4
ΚΟΣΜΟΣ	59	2870	ἀργεί Άστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	68	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8830	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	ε. Λάγος 5/3
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6064	δ. Παναμά 8/4
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Παναμά 11/4
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	α. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Κήανγκ 3/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Σάντος 13/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470	α. Ντόζες 30/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10632	ε. Άκαμα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Τερνεουζέν 29/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Λά Παλις 22/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	δ. Κων/πολη 12/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10632	α. Νταμάμ 11/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Σάντος 16/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10632	ε. Κουβέιτ 16/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10632	α. Τζέντα 10/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923	ε. Αύγουστα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	α. Σαβόνα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)	73	61054	δ. Σουέζ 22/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	δ. Σουέζ 15/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Ντουμπάι 20/4
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Χάλλ 9/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	δ. Παναμά 19/4
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Άντονι 15/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	στο Ντάρμπαν 21/3
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Λύττελτον 17/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	68	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Μπαχράϊν 14/4
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Ν. Όρλεάνη 10/4
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ἀργεί Άστακό
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ε. χάντερσον 23/4
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Κολόμπο 25/2
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	68	20518	α. Πειραιά 11/4
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Πειραιά 11/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Μπ. Άίρες 7/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ρίο Ίανέιρο 13/4
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	α. Ίμικγχαμ 3/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἐπωλήθη διάλυση

ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18858	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	7952	α. Τζέντα 10/4
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Π. Σαΐδ 12/4
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	ε. Π. Όκνα 26/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000	α. Σακάντε 13/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Λισσαβώνα 17/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Άμβούργο 11/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	δ. Κων/πολη 10/4
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15781	πρός Μπρανσμπάτελ 21/4
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10818	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10818	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15884	α. Λύτελτον 18/3
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Λομέ 19/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Πόρτ Λίνκολν 21/3
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετούμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 7/4
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαΐδ 18/4
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	δ. Δρέπανον 28/3
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	78	75134	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λισσαβώνα 18/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Ρίο Ίανέιρο 19/4
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Σαλβαντόρ 14/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	δ. Σουέζ 14/3
ΛΙΨ	68	9650	ε. Άμβέρσα 21/4
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Γιβραλτάρ 20/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 5/4
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	μετ. Τάλισμαν (λ.)
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Χάμπτον 27/1
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ντάρμαν 5/4
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Χιούστον 13/4
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 19/4
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετούμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σασέμπο 14/4
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Ρουέν 28/3
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485	ε. Μελίλι 14/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Πούσε 9/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κων/πολη 28/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Μπαρλέττα 8/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ρότερνταμ 24/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Βρέμη 12/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Άμστερνταμ 15/4
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Γιβραλτάρ 17/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	άρχει Στυλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Μπουσάν 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Νιούκασλ 20/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Σάντος 5/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Αύγουστα 15/4
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρίταρντς Μπαλ 12/4
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Ρότερνταμ 20/4
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	στη Χαλκίδα 10/4
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Κων/πολη 5/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	8607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Μομπίλι 29/3
ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Π. Σαΐδ 21/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18589	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Σ. Τζών 22/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Παναμά 16/4
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9585	δ. Π. Σαΐδ 14/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Μορμουγκάο 30/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51802	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089	ε. Σανκάρη 14/3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Δουκκέρκη 18/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Τάμπα 9/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	8034	α. Μπιλμάο 20/4
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Άλεξάνδρεια 10/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Μοντεβιδέο 20/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	ε. Βοστώνη 30/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	α. Σάρροχ 9/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρεσίφ 14/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	επώληθη Άλλοδαπούς
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Πειραιά 28/3
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	δ. Σκώ 20/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	α. Ρίο Ίανέιρο 16/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19588	δ. Σκώ 7/4
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Βανκούβερ 19/4
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Κέιπ Τάουν 15/4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Βαλλέτα 44/4
ΜΑΡΙΩ	66	3782	α. Πειραιά 7/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολη 20/3
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Π. Γκίλι 2/4
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	επισκευές Πειραιά 25/4
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Σ. Νικόλας 2/4
ΜΑΡΣ	48	3388	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Σ. Λορέντζο 7/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Ύμρουιντεν 21/4

ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Έμδεν 20/4
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Λός Πάμας 4/4
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Σουέζ 31/3
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723	ε. Λός Άντζελες 22/4
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	δ. Σουέζ 8/4
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ρότερνταμ 16/4
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	ε. Ρουέν 15/4
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	δ. Π. Σαΐδ 20/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΞΑΝ (δ)	74	75573	α. Κάγιο Άρκας Τέρμιναλ 11/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 9/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιά 11/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στο Μισισσιππί 24/4
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Άμβέρσα 23/4
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	δ. Σουέζ 16/4
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	δ. Σκώ 22/4
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17488	άρχει Μπαλμάο
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Βοστώνη 12/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	ε. Σαβόνα 19/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Σιλκάπ 8/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Άνταμπίγια 18/4
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 31/3
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	διάλυση Πακιστάν
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Τσιότζια 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Γκέιμς 31/3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 20/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Δεμερρά 15/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μαρίνα ντι Κοράρα 28/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	α. Γκιζάν 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σούσα 10/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Λισσαβώνα 16/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217	ε. Βηροτό 3/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	μεταφορές Έρυθράς Θαλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κων/πολη 9/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204	δ. Π. Σαΐδ 22/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Λίβερπουλ 23/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Τσιότζια 25/3
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Γκρήνοκ 15/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Μπάγια Μπλάνκα 28/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Κουσίρο 18/4
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	στο Κασσιούνγκ 22/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Ίμινγκχαμ 10/4
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Γκντάνσκ 18/4
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μπότγουιν 19/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Μομπίλι 18/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πειραιά 28/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Άμβούργο 17/4
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Σούσα 19/4
ΜΠΑΡΡΥ	68	14359	άρχει Άργοςτόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Λός Άντζελες 30/3
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Πόρτ Σαΐδ 19/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Όξφορντ 8/4
ΜΠΙ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ε. Ν. Χάβεν 28/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	α. Ν. Υόρκη 28/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	ε. Σιγκαπούρη 18/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Σαντάντερ 4/4
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Άλεξάνδρεια 31/3
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ)	75	63331	πρ. Άτλάντα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Σάντα Φε 17/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	στο Σάντος 23/4
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Σάν Χουάν 9/4
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργοςτόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	α. Γιβραλτάρ 21/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ίταζάι 11/4
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Τσαγκουαράμας 12/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Σουέζ 18/4
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	αναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Βανκούβερ 11/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Π. Λίνκολν 29/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρότερνταμ 22/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Καρασί 19/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	α. Κουίντερο 15/4
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Λός Άντζελες 22/4

ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Δουνκέρκη 15/4
ΝΕΜΟΣ	71	4981	α. Ρεγιουνιόν 13/4
ΝΕΝΑ	74	39886	α. Χάμπτον 22/3
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Λός Πάλας 9/4
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27980	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Σίμπα 15/4
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	στό Σάντος
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ"	72	9806	α. Βρέμη 18/3
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Βατλιωρόη 16/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ἀγορά ες Ίαπωνίας
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Φός 22/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Σίμπα 10/4
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	8163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Π. Κορτές 15/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΥΣ	75	29004	α. Δουνκέρκη 13/4
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	85347	άρχει Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Πειραιά 20/3
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΠΡΟΝΤ	76	39004	δ. Παναμά 18/4
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Κόρπους Κρίστι 23/3
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Σουέζ 16/3
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	18400	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Νιούκαστλ 17/4
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Λός Άντζελες 20/4
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβραλτάρ 21/4
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Μπορντό 9/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Ντακάρ 22/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Πόρτ Κανάβερλ 26/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Φρήταουν 11/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Τάμπα 30/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 22/3
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Έλευσίνα
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	ε. Έρεγλί 7/4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Κουβέιτ 12/4
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68587	α. Τής 29/3
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	α. Άμμουόργο 10/4
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	ε. Όσακαραμν 18/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	δ. Κων/πολη 12/4
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Σ. Άντόνιο Έστε 12/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Πειραιά 31/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Πειραιά 28/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	α. Κόρπους Κρίστι 28/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498	ε. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Μομπάσα 10/4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 9/4
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΥΝ	71	17187	α. Σιγκαπούρη 13/4
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρία
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. ντουαρνένζ Μπαί 11/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Κεμπέκ 17/4
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	α. Χάβρη 2/4
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12888	διάλυση Ίσπανία
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Τζέντα 2/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. κόρπους Κρίστι 29/3
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	ναυπηγ. Φερφάλ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Νιούκαστλ 2/4
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ	72	14675	δ. Σουέζ 31/3
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Κάρντιφ 18/4
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	α. Πειραιά 28/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (ἀποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	στό Γιβραλτάρ 8/3
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Άλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. Ίκονιο 21/3
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
Π. Σ. ΠΑΛΑΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 5/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Μπουσάν 28/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σύνδεύ 23/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Άμμουόργο 19/4
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794	στόν Πειραιά 25/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Βανκούβερ 22/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ε. Φελίξτοου 24/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Σάντος 18/4
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9803	
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	76	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	18640	α. Π. Σαΐδ 20/4
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Λός Άντζελες 8/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Γκουαγιακούλ 29/3
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Κουσίρο 14/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	66	8214	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Σάρζα 19/4

ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Σούνδος 16/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	α. Λός Πάλας 8/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Πόρτ Γουάκκοτ 13/4
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	στή Μεσσηνή 22/4
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Γκλάνμστούουν 6/4
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10426	ἐπωλήθη
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	76	14724	α. Φιλαδέλφεια 26/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	71	16306	α. Χάλιφα 22/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	1829	α. Σύρος 26/3
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	7*	1180*	α. Λός Πάλας 3/3
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 17/4
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πειραιά 16/4
ΠΕΛΙΑΣ	79	10993	α. Κάλουντμποργκ 22/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Τερνέστη 19/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ἐπισκευές Σασέμπο 4/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	α. Μπιλμπάο 7/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μορμουγκάο 3/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Γένοβα 18/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δ. Π. Σαΐδ 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 17/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 13/4
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	στόν Πειραιά
ΠΗΓΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Ντάρμπαν 28/3
ΠΗΓΑΣΟΣ	68	12429	ε. Γένοβα 18/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Άμμουόργο 15/3
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Π. Σαΐδ 19/4
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Χουάγκου 24/4
ΠΗΛΕΑΣ	69	10018	= α. Σιτακόνηκ 20/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει Άστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει Ήγουμνίτσα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Χάβρη 19/4
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξείδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 18/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Λατώρα 12/4
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξείδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	δ. Έλσινόρκ 16/4
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Χάλιφα 11/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σάν Φρανσίσκο 17/4
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Ίκων 13/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Χιούστον 29/3
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	α. Χέυ Πόιντ 15/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Μομπάσα 1/4
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Ναγκόγια 10/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Πόρτ Χέντλαντ 15/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Σύνδεύ 19/2
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Γιβραλτάρ 16/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Κακογκάουα 10/4
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	δ. Κων/πολη 9/4
ΠΟΡΟΣ Α' Τ'ΑΝΤ	81	10520	α. Π. Έλζαμπέθ 18/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Αύγουστα 13/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Τζάκσονβιλ 17/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Βενετία 18/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στόν Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9850	α. Τσάνα 20/4
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32578	στήν Άρούμπα 15/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	δ. Σουέζ 20/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	α. Τζέντα 8/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Ούστ - Ντουνδούκ 11/4
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Εινγκάνγκ 1/4
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	στό Πόιντ α Πίτρε 24/3
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Μουτσούρε 22/4
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	στήν Βομβά 24κ5/3
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Πειραιά 18/5
ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Παναμά 5/4
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Άνστοντο 29/3
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ἀγορά ες Ίαπωνίας
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 7/4
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Λέγκχρον 18/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 21/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 18/4
ΡΑΝΙΑ	67	9919	α. Σουθμπτον 2/4
ΡΕΑ	71	9025	α. Λός Πάλας 5/4
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Λομέ 16/4
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Μπρανσμπάτελ 30/3
ΡΕΝΑ	72	14851	α. Μπαγκόνγκ 6/4
ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Κίγκστον 10/4
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	διάλυση Ταϊβάν
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξείδι
ΡΙΟ	75	9112	ε. Πειραιά 1/4
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	διάλυση Τουρκία
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	α. Λευκάδα 19/3
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Πειραιά 21/3
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Τζέντα 9/3
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Ν. Ύόρκη 13/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	άρχει Άργυσόβι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Π. Σαΐδ 14/4
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 15/11/84
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Χόγκ Κόνγκ 10/4
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	85	14493	δ. Μπρανσμπάτελ 10/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	18186	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΣΑΜΜΕΡ	88	4598	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Ντουάλα 27/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ρότερνταμ 20/4
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Άλγκεκίρας 12/4

ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Ρότερνταμ 6/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	85	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	85	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΛΛΕ (δ.)	85	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Πειραιά 18/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 9/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Τζέντα 29/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Άμμουργο 23/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	στό Λάγος 1/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	ε. Σίμπα 19/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Σάν Νικόλας 19/2
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Ντάρμπαν 17/4
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	ε. Πειραιά 17/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Βενετία 18/4
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Π. Σαΐδ 8/4
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Π. Έλιζαμπεθ 6/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Τάραντα 9/4
ΣΑΞΕΣΟΡ III	78	16993	ε. Σάντα Φέ 18/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ντάρμπαν 13/4
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΘΕΡ	67	4281	άρχει Σετουμπάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	82	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Γκαζα 5/4
ΣΕΛΑΣ	63	10947	α. Γαλαξείδι 1/4
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντίντα 19/10
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Πάμιας 13/3
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Βανκούβερ 18/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Κουβέιτ 31/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	στό Ντουμπάι 23/4
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Άκαμπα 26/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Πειραιά 29/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Άμβέρσα 21/4
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρεσίφ 14/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Μουτσούρε 14/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	α. Ρεσίφ 30/3
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	μετ. «Σή Λαϊδη» ('Ελλ.)
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Ντόβερ 15/4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 15/4
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	18704	α. Μπ. Άϊρες 10/4
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 14/4

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Κων/πολη 9/4
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11868	α. Λός Άντζελες 17/3
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Άμβέρσα 21/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Φορήτσου 1/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Γιοκοχάμα 18/4
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ταμπόκο 9/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 18/4
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ	85	13100	ύψωση παναμαϊκή
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	α. Σάν Άντόνιο 4/4
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέιρο 21/4
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	μετον. «Ζέφυρ» (κ.)
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	στή Μομπάσα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	δ. Σουέζ 1/4
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ν. Όρλεάνη 3/4
ΣΚΟΥΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	α. Σουέζ 19/4
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξείδι
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	δ. Μπραζαμπούτελ 10/3
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	στό Μπιλμπάο
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσίνα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	στό Ρότερνταμ 20/4
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Τενερίφ 13/4
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθβα 11/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	ε. Γιοκοχάμα 20/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Παρανάγουα 8/4
ΣΤΑΜΟΣ	85	33300	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	υπό ναυπήγηση
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Κων/πολη 12/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Ροσάριο 14/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	στή Μπάχια Μπλάνκα

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Π. Σαΐδ 21/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Μουτσούρε 19/4
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14867	επωλήθη
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Ναπιέρ 18/4
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Ν. Όρλεάνη 26/3
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Μόχι 19/4
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Πειραιά 6/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Π. Χάρκωτ 28/3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Έλευσίνα 15/3
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Λαύριο 19/3
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 11/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Κουβέιτ 18/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΩΤΗΣ	73	8953	α. Κόμπε 21/2
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Λός Άντζελες 9/1
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997	δ. Κων/πολη 21/10
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	άρχει Κρουαγιακόβιτ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Έλευσίνα 15/3
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Λέγκχορν 18/4

ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 22/4
ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ	85	10115	άρχει Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει 'Ιθάκη
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	μετ. «Άγιος Άνδρέας» (ε.)
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέρμα 17/4
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508	α. Πειραιά 30/3
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Ρότερνταμ 29/3
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Γιαβάτα 22/4
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Ν. Όρλεάνη 7/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	ε. Π. Κέλανγκ 19/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15399	δ. Κων/πολη
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	στό Μπόνου 5/3
ΤΑΣΙΑ	62	14150	στό Γκόλατζ 23/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Κων/πολη 16/3
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Λός Πάμιας 27/3
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ν. Όρκη 12/4
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Ντόβερ 21/4
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Χάλιφα 22/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	προς 'Ινδονησία
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ε. Άμβέρσα 21/4
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Λός Πάμιας 20/3
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	α. Θέοντα 10/4
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Κάντλα 30/10
ΤΖΙΜΥ	68	13847	δ. Έσκούμια 20/3
ΤΖΙΝΙ	61	11125	επωλήθη Άλλαδοπούς
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Άμβέρσα 12/4
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Χάλιφα 5/4
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Άλγκεκίρας 30/3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Τσάλνα 7/4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Π. Άρδουρ 11/4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπάχια Μπλάνκα 16/4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Άμβέρσα 18/5
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	Βυθίστηκε Άτλαντικό 17/4
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Άλεξάνδρεια 30/3
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 17/4
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Μπρισμπαίν 10/4
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Παναμά 12/4
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 9/4
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	στήν Άμβέρσα 14/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Σάντος 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Γιβραλτάρ 2/4
ΤΟΝΥ	62	6248	ε. Μανφρεντόνια 10/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	στό Γκνάνσκ 20/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Λισσαβώνα 28/3
ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Γκλάνστον 12/4
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπ. Άϊρες 5/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Γιοκοχάμα 9/4
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Σαγκάη 27/3
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	μετον. «Ρίο» ('Ελλ.)
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Σουέζ 15/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	85	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Νάρβικ 20/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	18500	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Τουμπάρδο 3/4
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Ναγκαασάκι 15/4
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	α. Ταργκόνα 4/4
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουακτσότ 17/4
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Σουέζ 21/4
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Σουέζ 18/4
ΤΣΕΡΡΥ	78	13663	α. Γιούροπορτ 10/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Πενάνγκ 21/4
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ραγκούν 11/4
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	δ. Παναμά 20/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Σουέμα 7/4
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 21/4
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	άρχει Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Λομέ 16/4
ΦΑΙΑΣ	70	11489	α. Βρέμη 11/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΟΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Κάρατι 21/4
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Λέγκχορν 1/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/3
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	διάλυση 'Ινδία
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Λισσαβώνα 21/4
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ν. Όρκη 6/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Κίγκστον 13/4
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	άρχει Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Λέικ Τσάρλς 8/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217	α. Μελβούρνη 9/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	19049	α. Π. Άντζελες 16/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	19049	α. Παναμά 25/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.	84	19049	ε. Ντάρμπαν 18/4
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	α. Λός Άντζελες 20/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Φορντντλ 2/4
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Τενερίφ 12/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Πειραιά 8/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Μπιλμπάο 30/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Κόπερ 18/4
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Ρουέν 16/3
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Σαλβαντόρ 17/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	ε. Σάν Χουάν 13/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Λέικ Τσάρλς 8/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Νάπολη 21/4

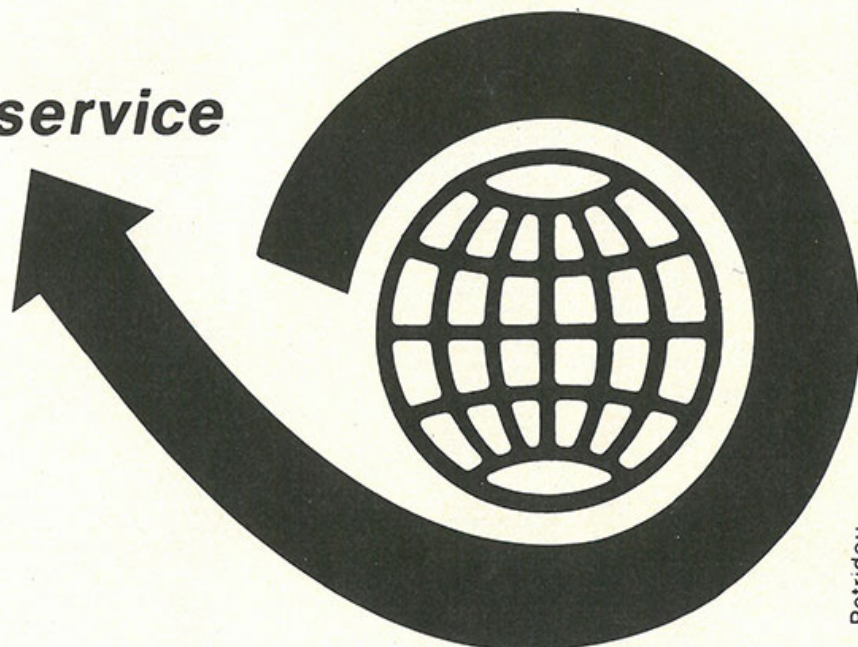
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. 'Αλεξάνδρεια 3/4
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Ναγκόνια 16/4
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/4
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σάϊδ 26/1
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	δ. Δαρδανέλλια 27/3
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.)	77	159633	άγορά εκ. Βρεττανίας
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/4
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 16/3
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Μπιζέρτα 10/4
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	α. Πειραιά 6/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	ε. Βαρκελώνη 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Τζέντα 30/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Βρέμη 11/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Ν. 'Υόρκη 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Γουλιμγκτον 22/4
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ε. Φλάσσινγκ 11/4
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Μπέιρα 3/4
ΦΟΡΟΥΝΑ I	66	1444	άργει Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19582	α. Ντάρμπαν 14/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Γουακαμάτσου 21/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484	στο Χώρ αλ Ζουμαϊρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12483	α. Χιούστον 9/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	δ. Ντόβερ 9/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρεσίφ 22/3
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Γουανγκαρέ 2/4
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Λος 'Αντζελες 20/4
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Βίγκο 19/4
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ.)	74	140277	μεταφορές Περσικού
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Ντέλφζαλ 23/4
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Πειραιά 1/4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	έπισκευές Βαλλέτα 12/4
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Καράτσι 20/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Μπορντώ 11/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. κων/πολη 22/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρώην «HΛΜΝΟ»

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	δ. Σκώ 12/4
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	18149	α. Φιλαδέλφεια 19/4
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12483	α. Λίβερπουλ 11/4
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	άργει Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Λός 'Αντζελες 14/4
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Μπρανσμπούτελ 12/4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	α. Τζέντα 16/3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Ραγκούν 13/4
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 19/4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. 'Αλεξάνδρεια 7/3
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 17/4
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	δ. Παναμά 20/4
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Π. Σάϊδ 20/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Ντάρμπαν 16/4
ΧΙΠΠΟ (δ.)	80	12832	Διάλυση 'Ισπανία
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	δ. Σουέζ 10/4
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Μουροράν 11/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Χάλιφαξ 22/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Χιούστον 12/4
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Γιοκοχάμα 14/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380	α. Ράς Τανούρα 22/4
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	στο Νουακτσότ
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Λός Πάλλμας 27/4
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	δ. Παναμά 17/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Λομέ 17/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργει Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. 'Ελευσία 8/3

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV. GREECE



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21813
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	86	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	78	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28848
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μολ.)	66	9135
ΑΪΝΤΗΛ (Μολ.)	85	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΝΗΣ ΓΚΑΛΕΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΪ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (π.)	72	18724
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	8042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (κ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18796
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	67	43231
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	128796
ΑΝΕΜΟΠΙΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	18451
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	80	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μολ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9079
ΑΝΤΖΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477

ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗΝΗ (π.)	79	16169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΑΪ (π.δ.)	66	30522
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΩΙΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16386
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16823
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	85	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μολ.)	59	8647
ΓΙΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21281
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9087
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38784
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9087
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΟΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	58799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	58800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933

α. Μπανγκόνγκ 3/4		
α. Άμπερσα 7/5		
ε. Λόγος 20/3		
α. Σιγκαπούρη 25/4		
α. Σιγκαπούρη 10/4		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
α. Σάν Φρανσίσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Γιβραλτάρ 5/5		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/5		
δ. Π. Σαϊδ 6/5		
αργεί Χαλκίδα		
πρ. «Αργώ»		
δ. Σκάω 25/4		
δ. Σουέζ 12/3		
αργεί Μπουένεϊ Μπαϊν		
ε. Μανφρεντόνια 28/4		
α. Μαμονά 11/3		
αργεί Πειραιά		
διόλυση Ίνδια		
αργεί Πειραιά		
α. Ρότερνταμ 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 30/3		
α. Γούνα 22/4		
α. Ρίο Γκρόντε 26/4		
α. Κέπ Τσούν 12/4		
α. Άμβουργο 27/4		
αργεί Πειραιά		
στον Πειραιά 13/3		
ε. Σεμπενί 1/3		
α. Μπουένος Άϊρες 12/4		
α. Λός Πάμας 24/4		
δ. Σουέζ 4/5		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
ε. Κεμπέκ 2/5		
α. Μπωμόν 17/3		
ε. Ν. Όρλεάν 2/5		
α. Μιζουσίμα 21/3		
α. Χιούστον 9/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Ντάρμπαν 6/5		
ε. Φιλανδία 3/5		
δ. Κων/πολη 11/4		
α. Άλγκεκίρας 9/4		
διόλυση Μπαγκλαντές		
ε. Ν. Όρλεάν 3/5		
α. Ρουέν 4/5		
υπέστειλε Έλληνική		
α. Ντουμπάϊ 2/4		
αργεί Πειραιά		
α. Βοστών 1/5		
α. Φός 25/4		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
στη Μουμάσα (αποθήκη)		
πρ. «Γεώργιος Τσακίρογλου»		
όψωσε ελληνική		
στο Κεμπέκ 7/5		
δ. Ντόβερ 11/12		
πρ. «Γιούνιον Πράιντ»		
ε. Βαρκελώνη 4/5		
α. Σιγκαπούρη 24/4		
ε. Πειραιά 3/5		
διόλυση Ίνδια		
ε. Φουτζέιρα 24/4		
α. Βομβάη 1/5		
δ. Κων/πολη 2/5		
αργεί Πειραιά		
α. Άμστερνταμ 3/5		
στην Καζαμπλάνκα		
α. Καράτσι 4/5		
α. Δεμεντόρα 27/4		
α. Σάν Χουάν 13/4		
α. Μπουένος Άϊρες 26/4		
στο Μπαντάρ Άμπας		
διόλυση Γκαντάνι		
α. Γκντάνσκ 6/5		
ε. Γκντάν 3/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Καζαμπλάνκα 16/4		
πρ. «Μεσσηνιακή Γη»		
δ. Σουέζ 2/5		
α. Π. Κέλανγκ 4/5		
αργεί Πειραιά		
α. Ρουέν 3/5		
α. Λαμπουάν 18/4		
ε. Μπ. Άϊρες 4/5		
α. Νίκσι 15/4		
α. Λος Άντζελες 16/4		
σε θέση 53.248, 04.11Δ 4/5		
α. Ρότερνταμ 16/4		
α. Λισαβόνα 20/4		
α. Παρανάγουα 23/4		
δ. Γιβραλτάρ 20/4		
α. Παρανάγουα 29/4		
α. Σαλβανόρ 19/4		
α. Άμπερσα 8/5		
α. Τουμπάρ 16/4		

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (m).....	57	9158	ε. Γκιζάν 2/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126281	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).....	79	126280	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).....	71	102328	διάλυση Ταϊβάν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740	άρχει Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).....	80	6235	ε. Κολόμπο 8/4
ΔΑΣΑΚΙ.....	72	14334	στό Τζέμπελ "Αλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.).....	71	17805	ε. Πόιντ Νουάρ 14/4
ΔΕΛΦΙΝΙ.....	71	9584	άρχει Μπλακγουάτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.).....	77	6597	α. Χιούστον 5/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.).....	63	10523	υπέστειλε "Ελληνική
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.).....	67	10794	πρ. «Δημήτριος»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.).....	66	6845	πρ. «Ναυτίλος»
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.).....	68	50999	α. Τενερίφ 30/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355	α. Τραμαντάι 2/5
ΔΩΤΩ.....	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 5/5

ΕΒΕΛΥΝ (π.).....	74	9112	ε. Π. Σαίτ 4/5
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.).....	69	10825	α. Πειραιά 27/4
ΕΒΙΤΑ II (κ.).....	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).....	67	23552	ε. Μπιλμπάο 20/4
ΕΙΛΕΝΗ Μ. (Μ.).....	70	19344	α. Ρίο Γκράντε 12/4
ΕΙΛΕΝΗ Π. (μ.π.).....	72	94989	στη Σαγκαπούρη 2/3
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.).....	71	57829	α. Λός Πάλας 8/4
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.).....	65	38279	στη Βενετία 20/4
ΕΙΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.).....	65	9694	ε. Ν. Υόρκη 19/2
ΕΛΛΙΝΑ (κ.).....	67	24786	α. Τενερίφ 28/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.).....	84	22200	ε. Άλεξάνδρεια 30/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.).....	84	22135	α. Ικχών 1/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).....	67	47344	δ. Π. Σαίτ 25/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.).....	76	150518	α. Άιν Σούκνα 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ. (δ.).....	77	22893	α. Βανκούβερ 13/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.).....	75	60491	α. Γιοκχάμα 7/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.).....	69	12102	ε. Ν. Όρλεάν 21/4
ΕΛΠΙΔΑ (π.).....	71	6186	α. Πειραιά 23/1
ΕΝΑΜΕΛ (κ.).....	60	5513	άρχει Άστακό
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.....	78	39814	δ. Κων/πολη 23/4
ΕΡΝΗ (π.).....	81	15178	ε. Σουέζ 3/5
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.).....	68	19044	ε. Τζέντα 30/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.).....	71	4995	ε. Άαλμποργκ 2/5
ΕΣΤΙ (π.).....	72	10351	δ. Π. Σαίτ 28/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).....	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.).....	59	7059	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΕΥΔΩΡΗ (δ.).....	64	35410	άρχει Ίτσα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ.....	79	29875	α. Τακόμα 30/4
ΕΥΝΙΚΗ.....	77	29875	α. Σαλβαντόρ 27/4
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.).....	69	8676	α. Τζέντα 25/4
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.).....	69	10900	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310	ε. Ρίο Ίανέιρο 3/5
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.).....	76	21360	δ. Παναμά 21/4
ΕΥΦΥΡΑ (δ.).....	65	35406	άρχει Ίτσα
ΖΑΡΑ (λ.).....	77	18386	α. Μπ. Άϊρες 16/4
ΖΕΝΙΘ (Μ.).....	66	11067	πρ. «Άζούμα»
ΖΕΥΣ I (π.).....	80	17447	στη Σαράγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ II.....	77	18838	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/4
ΖΗΜΠΑ (κ.).....	68	31093	α. Ροζάριο 15/4
ΗΒΗ.....	79	18379	δ. Κων/πολη 2/5
ΗΡΑ.....	79	18390	α. Μπρέικ 7/5
ΗΡΑΙΑ (κ.).....	67	8799	ε. Λομέ 3/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).....	57	2875	α. Π. Σαίτ 2/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.).....	53	5691	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.....	76	37650	α. Ρίο Γκράντε 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ.....	78	11003	στη Μπάρσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.).....	75	37431	ε. Λισαβόνα 28/4
ΘΑΡΡΟΣ (π.).....	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.....	74	51501	α. Τενερίφ 24/3
ΘΕΑΝΩ (κ.).....	69	10850	ε. Φρεντερίσια 30/4
ΙΜΑ.....	68	27989	δ. Κων/πολη 23/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.).....	77	11280	α. Κάρταϊ 1/5
ΙΩΝΙΑ (κ.).....	69	10524	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΙΩΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.).....	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.).....	55	5890	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ.).....	58	3825	άρχει Πειραιά
ΙΩΝΙΑ ΚΑΠ (Μαλ.).....	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑ ΜΟΥΝ (Μαλ.).....	61	5201	διάλυση Πακιστάν
ΙΩΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.).....	59	3704	άρχει Πειραιά
ΙΩΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.).....	61	8999	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΙΩΝΙΑ ΣΚΑΪ (Μαλ.).....	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.).....	58	3993	άρχει Πειραιά
ΙΩΝΙΑ ΣΤΑΡ (Μαλ.).....	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΥ I (π.).....	70	3971	άρχει Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.).....	68	4202	α. Μονρόβια 30/4
ΙΣΤΡΙΑ.....	81	31000	ε. Ν. Όρλεάν 3/5
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.).....	65	10199	α. Σαβάννα 12/4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).....	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.).....	68	9631	ε. Ν. Υόρκη 27/4

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ.....	82	15551	α. Ροζάριο 29/4
ΚΑΔΜΟΣ (λ.).....	59	5051	άρχει Πειραιά
ΚΑΘΥ (κ.).....	66	11533	ε. Ούνο 17/4
ΚΑΛΑΝΙΪ'Α (Κεούλ.).....	85	11841	πρ. «Ρήγκαλ Σκάουτ»
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.).....	70	18628	ε. Ικόνιο 4/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.).....	83	17066	α. Χιούστον 12/4
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.).....	69	9731	α. Λός Πάλας 6/5
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.).....	69	4229	δ. Παναμά 5/5
ΚΑΛΙΦΟΜΟΣ.....	69	4287	α. Σάνταντερ 25/4
ΚΑΛΥΝ (κ.).....	69	11430	ε. Ρουέν 3/5
ΚΑΜΑΡΑ.....	77	38112	ε. Βιτόρια 6/4
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.).....	58	8764	διάλυση Άλνγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.).....	55	1599	ε. Μπέρο 9/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.).....	57	3826	άρχει Π. ορ. Σπαίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ.....	63	16984	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ.).....	68	24894	πρ. «Νεφέλη»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	54	10905	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.).....	58	2988	ε. Σαλάδα 23/4
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.).....	72	16286	δ. Σουέζ 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.).....	67	8927	ε. Ρουέν 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.).....	54	10993	α. Ρίο Ίανέιρο 15/12

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).....	81	18000	ε. Σουέζ 7/5
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.).....	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.).....	66	16301	δ. Σουέζ 30/4
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.).....	71	9208	στον Πειραιά 18/4
ΚΑΣΤΛ (κ.).....	72	17674	ε. Πειραιά 30/4
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑΪΝΤ (Μ.).....	58	2448	στο Μαπούτο 18/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.).....	57	1324	άρχει Σαουδική Άραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.).....	62	5870	άρχει Πειραιά
ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ.....	68	13694	ε. Σιγκαπούρη 1/5
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.).....	75	6741	α. Ριγέκα 6/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.).....	69	79969	στο Μπαχαράιν 18/3
ΚΙΛΕΙΑ (κ.).....	75	176009	ανάμενι Όμάν
ΚΟΜΠΟΣ (π.).....	67	3809	πρ. «Νικόλας Κ.»
ΚΟΜΠΟΛΙΣ.....	78	39814	ε. Φός 28/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	77	33200	ε. Ν. Όρλεάν 28/4
ΚΟΙ. ΛΑ (κ.).....	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΞΜΑΣ Κ. (κ.).....	51	7126	άρχει Πειραιά
ΚΟΞΜΟΣ Α. (δ.π.).....	74	15994	α. Σιγκαπούρη 31/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	ε. Βαγκαρέϊ 5/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	α. Λυτέλτον 6/5
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.).....	59	20514	α. Ρός Τανούρα 28/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.).....	59	3354	α. Δεμεράρα 18/1
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.).....	64	2304	δ. Παναμά 30/3
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.).....	68	54793	δ. Νάβρικ 7/5
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.).....	70	73526	ε. Σεπετίμπα 2154
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.).....	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).....	68	15809	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 20/4
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.).....	69	12087	α. Πασκάγκουλα 19/4
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).....	69	9777	δ. Κέιπ Βίνσεντ 19/3
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.).....	66	3168	α. Χάμπτον 2/4
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.).....	73	15382	ε. Ίμινγκχαμ 30/4
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.).....	74	122814	στο Ντουμπάϊ 23/4
ΚΥΡΠΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).....	65	10596	μεταφορές Περακοῦ
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.).....	67	26493	άρχει Έλευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.).....	64	12687	α. Ρίο Ίανέιρο 21/4
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.).....	63	24424	επωλήθη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.).....	67	11056	α. Σφάξ 21/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.).....	59	6140	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.).....	71	13166	ε. Σετουμπάλ 19/4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.).....	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.).....	53	11230	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ Τ. (δ.π.).....	63	31886	Όλικη Άπόλεια Περακοῦ
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.).....	58	1590	δ. Παναμά 21/4
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.).....	69	12000	δ. Κων/πολη 26/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.).....	78	11162	α. Χάβρη 10/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).....	70	63519	δ. Ντουμπάϊ 28/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).....	68	22244	ε. Μπαχαράιν 4/5
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.).....	69	2993	α. Λός Μίνας 1/5
ΛΑΤΙΝΙ (μ.).....	68	28481	α. Αύγουστα 30/3
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.....	77	70983	α. Έπνάνσρα 24/4
ΛΕΝΑ.....	68	22449	δ. Κων/πολη 5/4
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).....	68	15982	α. Κόρπους Κρίστι 19/4
ΛΕΤΑ (κ.).....	55	1000	μεταφορές Ίνδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.).....	65	2435	α. Πειραιά 4/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.....	67	28648	α. Γιοκχάμα 5/5
ΛΗΤΩ II (π.).....	72	6106	ε. Ντουάλα 13/4
ΛΙΑ (π.).....	65	15887	δ. Κων/πολη 27/4
ΛΙΛΙΑΝ (π.).....	64	18323	α. Ντάρμπαν 7/4
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.).....	68	1599	άρχει Πειραιά
ΛΟΪ'ΑΛΤΥ (κ.).....	71	22523	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΛΟΥΝΑ (κ.).....	69	93547	στο Χώρ Φακάν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.).....	(2)	11229	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/4

ΜΑΔΕΡ (κ.).....	66	43992	ε. Γιούροπορτ 4/5
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ.....	69	18840	α. Λός Πάλας 5/5
ΜΑΛΟΟΥ.....	70	15579	α. Ν. Όρλεάν 10/4
ΜΑΝΟΣ (π.).....	78	12498	πρ. «Αίγις Έλλέκιν»
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).....	70	9101	ε. Λάγος 24/3
ΜΑΡΕΛ (κ.).....	69	9853	δ. Γιβραλτάρ 22/4
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.).....	64	3947	στο Τούεπαν 24/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).....	65	13512	δ. Κων/πολη 1/5
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.).....	60	13339	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.).....	73	45500	α. Φιλαδέλφεια 26/4
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).....	74	30341	α. Ν. Όρλεάν 18/4
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.).....	69	8773	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).....	69	9072	α. Βαλτιμόρη 26/4
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.).....	68	10099	Βυθίστηκε 26.48Β, 34.39Α 23/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	61	30236	α. Π. Σαίτ 5/5
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.).....	74	13687	α. Γιοκχάμα 4/5
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).....	73	72336	α. Πειραιά 26/2
ΜΑΡΙΩ.....	65	17238	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).....	69	10708	ε. Ντάρμπαν 29/4
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.).....	72	71491	δ. Π. Σαίτ 23/4
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.).....	78	172147	α. Τζέντα 5/4
ΜΕΛΟΝΤΥ.....	69	6200	ε. Μπαρναγκουίλα 17/4
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.).....	76	24412	α. Χάμπτον 4/5
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).....	56	3903	άρχει Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.).....	77	60655	α. Φός 18/3
ΜΕΞΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).....	67	21141	α. Μπάγια Μπλάνκα 20/4
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.).....	73	17638	α. Πασκάγκουλα 24/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).....	70	10490	ε. Ντάρμπαν 27/4
ΜΕΡΥΛΑΝΤ.....	70	15216	πρ. «Μαρυλίδα»
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.).....	68	71337	στο Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΥ ΜΕΝΤ.....	75	3522	ε. Μονρόβια 30/4
ΜΕΣΙΣ.....	69	9650	ε. Ν. Όρλεάν 5/5
ΜΗΛΟΣ (Όνδ.).....	58	5271	διάλυση Γκαντάνι
ΜΗΛΟΣ (π.).....	66	10715	α. Πειραιά 11/12
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.).....	68	2983	α. Βενετία 4/5
ΜΙΑ.....	80	15552	α. Χαμπίτζαν 7/4
ΜΙΛΗΤΟΣ.....	82	35000	α. Χοκάτα 12/4
ΜΙΛΛΥ (κ.).....	76	21372	α. Πειραιά 26/4
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.).....	69	13525	α. Μπ. Άϊρες 24/4
ΜΙΝΑ (κ.).....	67	11870	δ. Σουέζ 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΝΕΡ (π.).....	71	1590	α. Τζάκσουβιλ 29/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝ (π.).....	70	1582	δ. Παναμά 26/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'Τ (π.).....	70	1587	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.).....	70	1591	ε. Ν. Όρλεάν 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592	δ. Παναμά 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.....	71	1584	ε. Βανκούβερ 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.).....	70	1591	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.).....	71	1582	α. Ν. Όρλεάν 16/4
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.).....	71	1582	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.).....	70	1592	α. Πειραιά 27/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1578	α. Ν. Όρλεάν 30/4

MINI LILY (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Τζέντα 2954
MINI LINT (π.)	71	1582	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Φουτζέιρα 24/4
MINI LORY (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/4	ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Τζάκσονβιλ 28/4
MINI LOT (π.)	71	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ἀργεί Καμπόνας
MINI LOTZIK (π.)	70	1592	ε. Π. ορ. Σπρίνγκ 22/4	ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	ἀργεί Πειραιά
MINI LOYNAP.	71	1592	α. Χαβόνα 15/4	ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	δ. Γιβραλτάρ 29/4
MINI LYOM.	75	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	87	9549	α. Σουέιμα 4/5
MINI ΛΩ.	71	1594	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΕΛΛΑ (π.)	87	38836	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	85	33595	μεταφορές Αιγυπτου
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	πρ. «Μαρία»	ΠΕΡΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	α. Ρόκ Τανούρα 28/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Χάμπτον Ρόαντς 1/5	ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872	α. 'Αμπιτζάν 11/4
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Χαμίνα 6/5	ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15988	ε. Σμύρνη 15/4
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	α. Αυγουστά 29/4	ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Χακάτα 24/4
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19833	ε. Σανγκάδ 15/4	ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1878	α. Σαρά 23/4
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2408	ε. Αλβανία 15/4	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	85	15577	ε. Τορέβιεγια 31/3
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Ρουέν 23/4	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	83	9707	α. Κουβέιτ 28/2
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1480	ἀργεί Πειραιά	ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Καρατί 22/4
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9381	δ. Γιβραλτάρ 30/4	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Ναγκόγια 11/4
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	α. Πειραιά 24/4				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073	στη Νιγηρία				
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273	δ. Π. Σαίτ 27/4				
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31881	ε. Ντάρμπαν 2/5				
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	α. Γιούρπορτ 4/5				
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	ἀργεί Πειραιά				
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ				
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ν. 'Υόρκη 20/4				
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	ε. Κόμπε 28/4				
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ζιγκαπούρη 23/3				
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Γκουαγκακούλ 19/4	ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6182	α. Πασαγιές 18/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ(π.)	74	10250	α. Ναγκόγια 4/5	ΠΛΩΤ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889	α. Π. Σαίτ 6/5	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9089	δ. Σουέι 28/4	ΠΟΛΑ ΔΥΟ (κ.)	66	10233	ε. Αλβανία 15/4
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	δ. Παναμά 1/5	ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17666	δ. Ντόβερ 17/4
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Γιβραλτάρ 22/4	ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	α. Σιγκαπούρη 21/4	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Ντόβερ 4/4
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΛΥΣ (κ δ.)	73	118480	δ. Ντουμπάι 18/4
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθρ. Θάλ.	ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	ε. Χάβρη 2/5
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	α. Κάδιξ 28/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	58	3597	στό Κατάκωλο
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Σάν Λορένζο 3/5	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15585	α. Χόγκ Κόγκ 19/3
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ(δ.κ.)	72	50897	πρ. «'Οσσενα 'Αϊντίλ»	ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ Ι. (π.)	63	59193	α. Τάραντα 30/4
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Μπουσίρ 15/4	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (κ.)	52	11234	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ρότερνταμ 30/4
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	68	15825	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 1/5	ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	α. Κέιπ Τάουν 20/4	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Λάς Πάλμας 29/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. 'Αμβέρσα 6/5	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	63	26996	α. Γένοβα 1/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Δακά 24/4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	81	3986	προσάραξε Σάν Πέντρο 29/4
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Λομέ 14/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προσάραξε Μπ. 'Αϊρες 4/5
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 10/3	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Ρότερνταμ 4/5
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	8171	στην Καλκούτα	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. 'Αμβούργο 2/5	ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ἀργεί 'Αστακό
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι. (π.)	63	15882	ε. Βόλο 2/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Πειραιά 29/4	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	80	4820	α. Βάρρι 17/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ἀργεί Πειραιά	ΡΗΝΗ (π.)	83	15929	δ. Π. Σαίτ 25/4
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Φιλαδέλφεια 29/4	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43588	α. 'Αμβέρσα 4/5
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ἀργεί Χαλκίδα	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	18334	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Σχ'έριν 22/4	ΡΙΟΜΑΡ	68	10397	ἀγώρα εκ Λιβερίας
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	δ. Σουέι 18/4	ΡΟ'ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552	ε. Φιλαδέλφεια 'Αλλοδαπούς
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9208	α. Ντουμπάι 30/4	ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	α. Ρότερνταμ 24/4
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	α. Καρταγένα 17/4				
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27378	α. 'Αλγκιέρας 23/4	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	δ. Κων/πολη 14/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Μπρέιξ 3/5	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	δ. Ν. 'Υόρκη 5/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ἀργεί Στυλίδα	ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ (δ.κ.)	76	21819	δ. Κων/πολη 25/4
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΕΣ	85	34000	ε. Φουκουγιάντα 28/4	ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	α. Σάν Λορέντζο 12/4
ΝΟΡΘΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	65	18375	ε. Π. Σουδάν 19/4
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280	α. 'Οζάκα 14/4	ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630	α. Μοντεβιδέο 10/4
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Λάς Πάλμας 8/4	ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (κ.π.)	75	111171	α. Γιοκλίνχ 10/2
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Ντόρ - ες - Σαλντάμ 27/4	ΣΑΝΚΟ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ(π.)	84	18605	ναυπηγήθηκε Ταμάνο
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στο Βισακαπατάν	ΣΑΝΚΟΝ ΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ(π.)	85	16500	ναυπηγήθηκε Ταμάνο
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854	ε. Τζέμπελ 'Αλι 27/4	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Φατέξ Τέρμιναλ 20/4
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463	α. Σάντος 30/4	ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	πρ. «Κέρτις»
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σ. Βίνσεντ 24/4	ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Σιτακόγκ 5/5
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/4	ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΑΤΑ (π.)	67	3881	α. Σουδο 19/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. 'Αμστερνταμ 5/5	ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Πειραιά 27/4
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280	α. Παρανέγους 14/4	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098	ε. Πειραιά 6/5
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Χαμίνα 5/5	ΣΑΝΤΟΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	δ. Σουέι 5/5
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	δ. Παναμά 2/5	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Φιλαδέλφεια 28/4
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Σάο Σεμπαστιάν 23/4	ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	α. Μπάρ 17/4
ΟΒΕΡΣΗΑΡΓΚΚΟΝΩΤ(Βρ.Δ.)	75	89222	ναυπηγήθηκε Σουηδία	ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9886	στη Νέα 'Ορλεάνη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Π. Σαίτ 1/5	ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874	α. Βουβή 1/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	83	11120	ἀργεί 'Αστακό	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	18287	πρ. «Μακρά»
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Εϊνγκάνγκ 8/4	ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	ε. Πειραιά 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	ἀργεί 'Ιτέα	ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	84	5807	υπέστειλε ελληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	ἀργεί 'Ελεούσια	ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Βαρκελώνη 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	ἀργεί 'Ελεούσια				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Μπ. 'Αϊρες 3/5	ΣΕΝΤΣΕΡΦΟΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Μένα 'Αμπντούλα 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡΤΥ (π.)	77	15844	α. Πειραιά 27/4	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Κόμπε 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ (π.)	84	17879	Σημεία 'Ελληνική	ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	ε. Καρταγένα 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛΑ (π.)	84	17879	δ. Παναμά 12/4	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	δ. Κων/πολη 21/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ἀναμένει Λομπουν	ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (λ.β.)	71	8894	δ. Κων/πολη 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ἀργεί 'Ιτέα	ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	68	19408	α. Γουακαμάτσου 21/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	ἀργεί Πειραιά	ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	83	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	στο Κ. Τραφάλγκαρ 14/4	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	18277	α. Ρότερνταμ 7/5
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	ναυπηγήθηκε 'Ιαπωνία	ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Δορδανέλλια 18/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. Μπρίντγπορτ 3/5	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	18239	α. Σάντος 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15888	ἀργεί Πειραιά	ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5748	στο Λόγος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ἀργεί Πειραιά	ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907	ε. Φιλαδέλφεια 'Αλλοδαπούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Ντόκ Μπόκας 21/2	ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15889	α. Χάβρη 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	στον Πειραιά 9/5	ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	82	9979	στην Κωνσταντία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΥ	73	15498	ε. Γκουέμας 18/4	ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στον Μαντράς 8/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	67	5531	στο Τζιμπουτί
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2608	ἀργεί Πειραιά	ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	85	9043	α. Καέν 11/4
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	δ. Κων/πολη 28/4	ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34840	δ. Ντόβερ 6/5
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	87	53480	α. Σιγκαπούρη 11/4	ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ(Φιλ.)	75	8884	δ. Θέρωντσε 'Αϊταν 1/5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	ἀργεί Πειραιά	ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	στο Ράκ Λανούφ 29/4
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Ταργκόνα 9/4	ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	87	28528	α. Ροζάριο 13/4
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	ε. Τζέμπελ 'Αλι 8/4	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. Κων/πολη 19/4
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Ναγκόγια 4/5	ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Ρεσίφ 7/4
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	α. Τζέμπελ 'Αλι 21/4	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Χάβρη 23/4
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	ἀργεί Σάρκα	ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	α. Ν. 'Υόρκη 15/4
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Μπάρ 5/12	ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	89	12411	α. Πειραιά 6/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝ (π.)	66	7463	α. Βαλλέα 4/5	ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Τόκυο 4/4
			ε. Μπαχαρίν 30/4	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	80	1315	ἀργεί Πειραιά
				ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	ε. Πόρτ Τάλμποτ 5/5
				ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	ε. Σαβόνα 11/4
				ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	~	α. Ρεσίφ 22/4
				ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406	ε. Ντάρμπαν 23/4
				ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Ραβέννα 5/5
				ΣΙΡΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	83	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
				ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19913	α. Δουκέρκη 6/5

ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	85	1599	στό Πόρτ Σουδάν 28/4
ΣΟΡΟΚΟΣ	89	9850	ε. Γκουαγιακούιλ 28/4
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	87	13540	α. Γάνδη 5/4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	δ. Σουέζ 27/3
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Πειραιά 28/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ώκλαντ 1/4
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 5/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Βενετία 18/3
ΣΤΑΡΝΑΣ (Όνδ.)	62	4412	α. Τζέντα 24/4
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Σαβάννα 3/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Λός Άντζελες 22/4
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Τζουμά 3/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. «Τρέιντ Γιούνιτι»
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Σχέζιν 20/4

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Πενάκολα 2/4
ΤΑΨΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Ντάς Άιλαντ 1/5
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	στό Λάγος
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Άστακό
ΤΖΑΚΥ (π.)	84	35209	ὤψωσε ελληνική
ΤΖΕΐΝΤ (κ.)	56	8500	ἀργεί Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	ε. Μπ. Άίρες 25/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ἀγορά εκ Σιγκαπούρης
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Ντάρμπαν 20/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπουσίρ 27/3
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	18380	ε. Πειραιά 25/4
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	δ. Παναμά 1/5
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	ε. Φλάσινγκ 21/4
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σαλβαντόρ 17/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	ἀργεί Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	ἀργεί Άστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Μπ. Άίρες 19/3
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Ντάρμπαν 7/4
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Λός Άντζελες 30/4
ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	ε. Κόμπε 30/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Χιούστον 29/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	ε. Ικόνιο 18/4
ΤΡΕΐΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Χάμπτον 8/3
ΤΡΕΐΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 17/3
ΤΡΕΐΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Μαμονάλ 18/4
ΤΡΕΐΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Λισσαβόνα 6/5
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Λισσαβόνα 30/4
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	πρ. «Λέτζεντ»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Κ. Κρίστι 25/4

ΦΑΐΒ ΑΐΛΑΝΤΣ	70	15768	ε. Τζέντα 3/5
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΝΥΑΝ	66	14817	ε. Χάμπτον 22/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ὤψωσε ελληνική
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	πρ. «Φιντέλιτυ»
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8869	
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7284	στόν Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	δ. Κων/πολη 2/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Π. Σάιτ 2/5
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	ναυπηγήθηκε Αριόκε
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Τζουμάιλ 19/4
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	69	15808	ε. Μπαντάρ Αμπάς 1/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Μπ. Άίρες 12/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΐΤ (π.)	63	10736	α. Φιλαδέλφεια 26/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ὤψωσε ελληνική
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Άμβέρσα 4/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Ντάρμπαν 5/3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	ὤψωσε ελληνική
ΎΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	ε. Κων/πολη 2/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 27/4

ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Μπαρμπερς Πόιντ 13/4
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51820	δ. Σουέζ 31/3
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925	α. Παραμαρίμπο 24/4
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ἀγορά εκ Παναμά
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	ε. Άβίλας 21/4
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	α. Σφάξ 28/4
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΧΕΑΜΕΡ (π.)	64	10595	ἐπισκευές Λ. Τσάρλς 1/5
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Βανκούβερ 22/4

ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	ε. Τσάλνα 2/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στή Σιγκαπούρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΐΣ (π.)	79	12598	δ. Παναμά 29/4
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	δ. Σουέζ 23/3

ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκίότος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	ἀγορά εκ Φινλανδίας

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 - 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120.00

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRIS LINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Apart from cutting fuel costs the RTA gives you built-in Golden Benefits



The First Golden Benefit:
Sulzer η -Booster



The Second Golden Benefit:
**Locked-in fuel
efficiency**



The Third Golden Benefit:
**Full reliability at
lowest rpm**



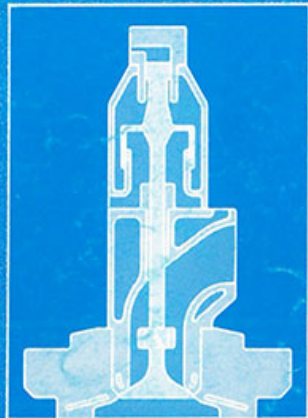
The Fourth Golden Benefit:
**Aux power flexibility
by integral PTO**



The Fifth Golden Extra: **Exhaust valve superiority**

Proven longer life between
overhauls through:

- optimally low seat
temperatures
- full rotational symmetry
- smooth hydraulic
actuation
- air spring
- vane impeller
- corrosion-resistant
valve alloy



I should like to know more about the RTA and its
Golden Benefits

Name _____

Company name and address _____

My position _____

send to

NAUTEC O.E.

Th. G. Pappas · A.A. Halkiopoulos

18, Valaoritou Str. 106 71 Athens · Greece

ph. 3639 359 · tx 21 5716

DM 84 20e

SULZER®